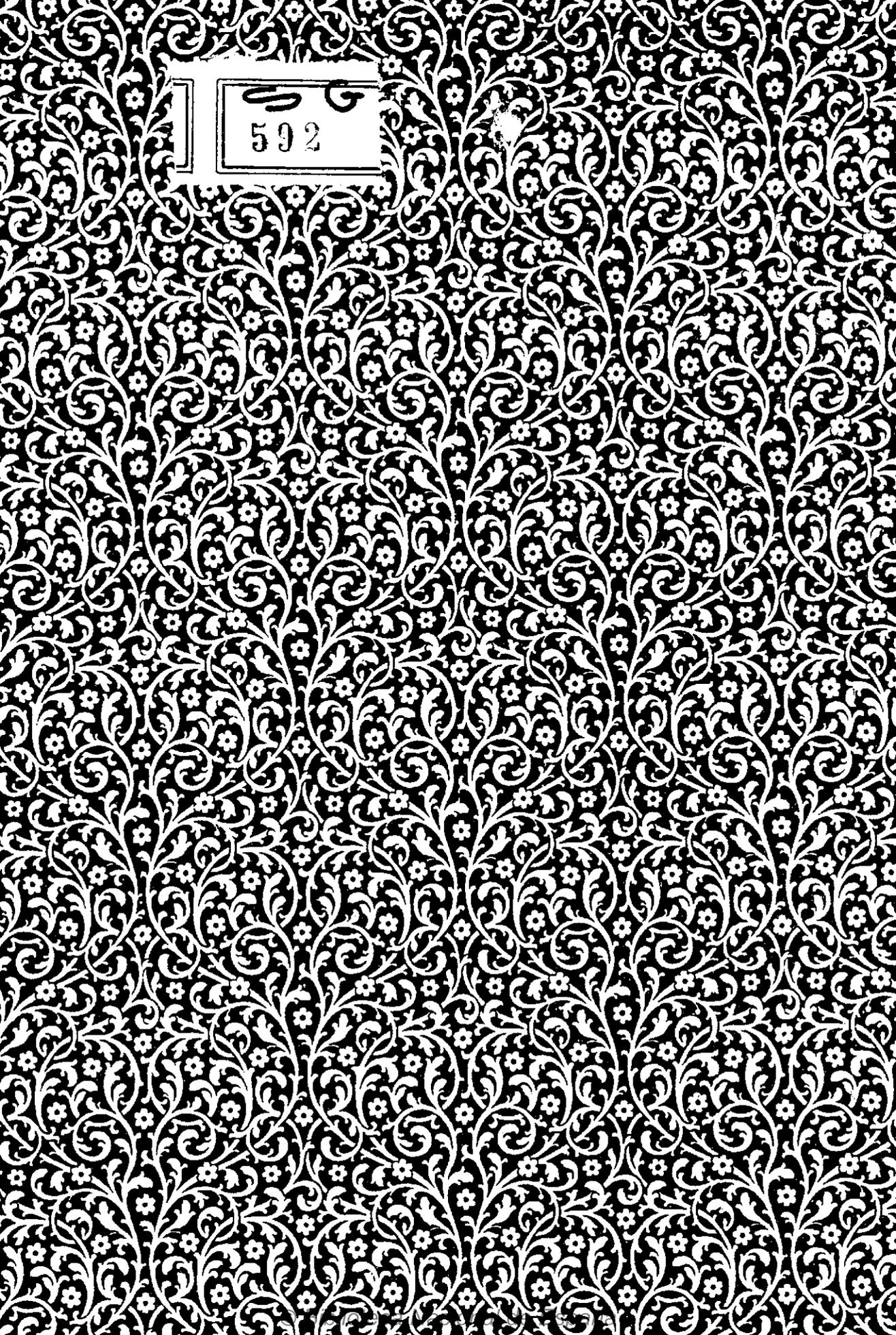


MORALEDAS  
—  
INTEGRACIONES  
GEOGRAFICAS  
E  
HIDROGRAFICAS

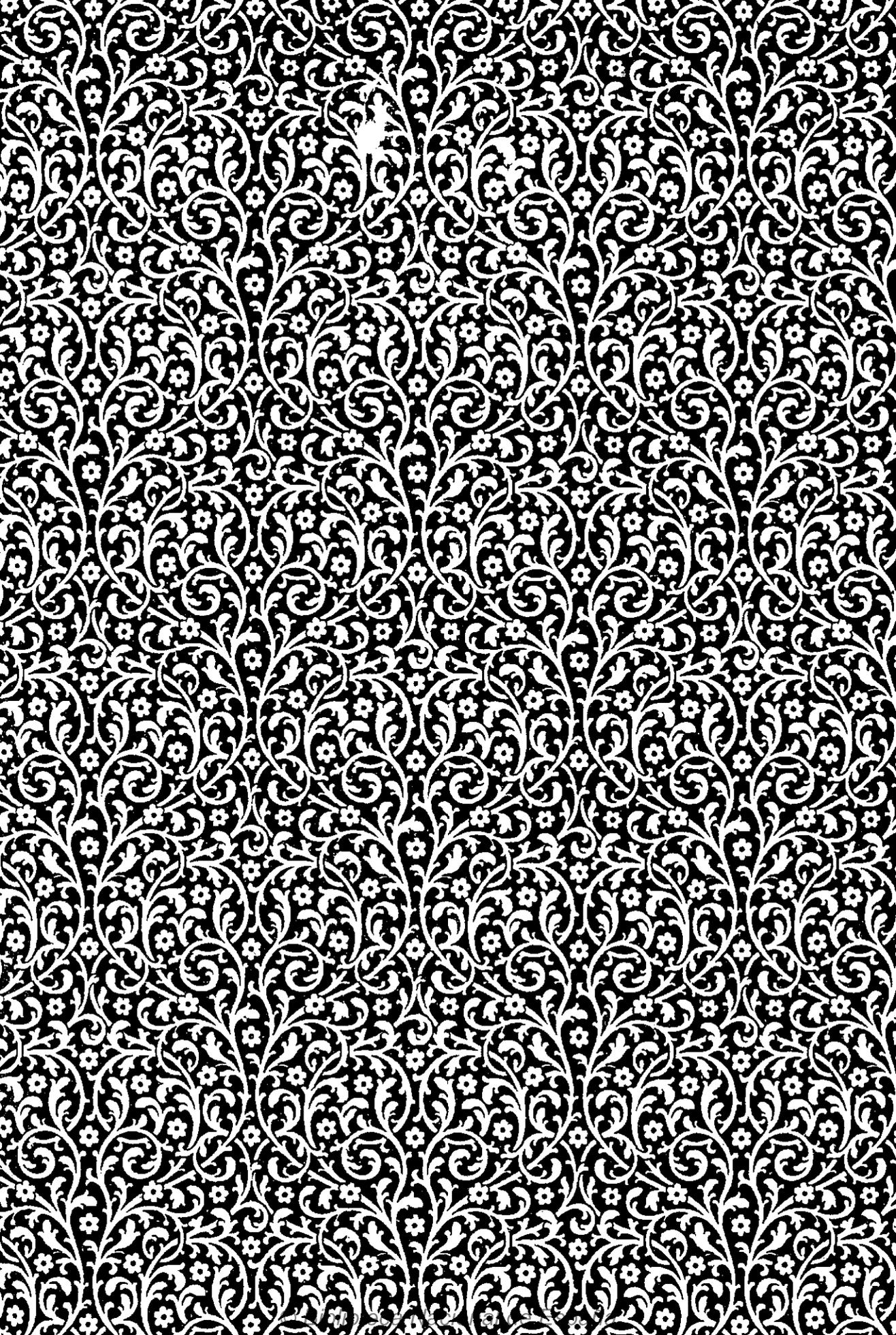
593

II

7/6



592





DOCUMENTOS  
PARA LA HISTORIA DE LA NAUTICA  
EN CHILE





ESPLORACIONES  
GEOGRAFICAS E HIDROGRAFICAS

DE

JOSE DE MORALEDA I MONTERO

PRECEDIDAS DE UNA INTRODUCCION

POR

don Diego Barros Arana

---

CON UN MAPA

---

SANTIAGO DE CHILE  
IMPRENTA NACIONAL, CALLE DE LA MONEDA NÚM. 112

1888



---

## INTRODUCCION

---

En los últimos años del siglo anterior el gobierno de España dió un vigoroso impulso a los estudios i reconocimientos jeográficos en sus dilatadas posesiones de ultramar. Buscaba con ello el medio de robustecer el imperio colonial i de dar mayores facilidades al comercio; pero tenía además un propósito de carácter científico. En las provincias de América, las relaciones de viajes apócrifos i una inclinacion irresistible a creer en la existencia de países maravillosos habían forjado un gran número de quimeras jeográficas a que la tradicion popular daba formas de hechos innegables. El espíritu de investigacion crítica i razonada que comenzaba a penetrar en España quiso resolver estos diversos problemas, i de allí nació el envío de varias comisiones exploradoras a distintos lugares, la preparacion de viajes científicos de largo aliento, i la recoleccion de un gran número de estudios, de memorias i de mapas, que si bien no vieron todos la luz pública, dejaban percibir un esfuerzo inteligente i bien encaminado.

Entre los mas animosos i espertos exploradores de esos dias merece ocupar un lugar preferente el autor de los diarios de navegacion que por primera vez se publican en

el presente volúmen. Don José Manuel de Moraleda i Montero, este era el nombre de ese explorador, fué un hombre de indisputable mérito, perfectamente probado por la estension de sus conocimientos, por una rara sagacidad i por una constancia infatigable para el trabajo. A él se deben estudios tan estensos como prolijos sobre la hidrografía de algunas partes de América i en especial de Chile; i esos estudios, que habrían debido darle un puesto distinguido entre los marinos españoles que se ocupaban en tareas análogas, quedaron sepultados en las oficinas administrativas, i no le merecieron los honores i distinciones a que era justamente acreedor.

Aunque el nombre de Moraleda se encuentra mencionado en muchos documentos de la época, no hallamos en ninguna parte noticias referentes a su vida. El capitán de fragata de la real armada don Felipe Bauzá, que estuvo en Chile con la expedición de Malaspina, i que levantó un importante mapa jeográfico de una porción de nuestro suelo, leía el 24 de julio de 1807 ante la Academia de la Historia de Madrid un discurso «sobre el estado de la jeografía de la América meridional», i allí pasaba en revista las exploraciones practicadas en los veinte años anteriores; pero no recuerda una sola vez los trabajos de Moraleda. Don Martín Fernández de Navarrete, el célebre coleccionador de documentos para la historia de las exploraciones jeográficas hechas por los españoles, compuso, entre otras obras de grande erudición, una *Biblioteca marítima española*, diccionario biográfico de todos los españoles que escribieron algo sobre navegación i sobre las otras materias que se relacionan con ella. En ese repertorio biográfico, en que se han reunido noticias aun de exploradores o de escritores de la mas escasa importancia, falta Moraleda, cuyos trabajos habrían debido ser recordados

como un título de orgullo de la marina española. Así, pues, las pocas noticias que acerca de su vida hemos podido reunir son las que hemos recojido en el estudio paciente de sus escritos, en donde, desgraciadamente, no abundan las indicaciones de carácter biográfico.

Don José Manuel de Moraleda i Montero nació en España, probablemente en la provincia de Andalucía, por los años de 1752. Después de haber hecho sus estudios primarios, se incorporó como alumno en la escuela de pilotos de Cádiz, el mejor montado de los tres establecimientos de esta clase que sostenía el rei de España. Allí se enseñaba la navegacion i el dibujo; pero esos estudios eran mas o menos amplios, segun el rango a que se destinaba al alumno. En efecto, de cada una de esas escuelas salían pilotos de primera clase, pilotos de segunda clase, pilotines o ayudantes, i por último pilotos prácticos de costas i de puertos. Los primeros eran los que hacían estudios mas completos, debiendo cursar, además de los ramos prácticos, las matemáticas, la astronomía, las nociones de jeodesia i el levantamiento i dibujo de planos. Moraleda adquirió allí estos conocimientos, i en 1772 salió de la escuela con el título de piloto primero de la real armada.

Ese mismo año se embarcó en la fragata de 40 cañones *Nuestra Señora de Monserrat*, que formaba parte de una escuadrilla destinada al Pacífico. Con ella salió de Cádiz el 19 de noviembre de ese año, llegaba a la bahía de Concepcion, en el reino de Chile, cinco meses mas tarde, el 27 de abril de 1773, i continuando su viaje el 6 de junio siguiente, entraba el 26 del mismo mes al puerto del Callao, que era el lugar de su destino. Durante este viaje demostró Moraleda las dotes que debían hacer de él un ingeniero hidrógrafo. Llevaba un diario escrito con todo

primor, e ilustrado con viñetas dibujadas con pluma o pintadas a la acuarela, en que anotaba prolijamente todos los accidentes de la navegacion, la altura a que se alcanzaba cada día, las ocurrencias meteorológicas, la configuracion de las costas a que se acercaba, i todo cuanto podía interesar a un buen piloto. Durante su permanencia en el Callao, se contrajo a recojer noticias acerca de los viajes i exploraciones que poco antes habían hecho diversos marinos españoles a las islas mas vecinas de la Oceanía, i apuntaba prolijamente los datos que podía procurarse, formando así una especie de descripcion jeográfica de una parte de esos archipiélagos, acerca de los cuales no se hallaba informacion alguna en los libros que corrían impresos. Moraleda hizo además dos viajes a Guayaquil i a las costas del norte del Perú en desempeño de las comisiones de su cargo, i recojió en su diario todas las noticias referentes a esos viajes. La biblioteca de la Oficina Hidrográfica de Santiago conserva entre sus libros mas preciosos el manuscrito autógrafo, con sus viñetas i dibujos, perfectamente conservado, de los diarios de navegacion del piloto Moraleda desde su salida de Cádiz en 1772 hasta el término de su segundo viaje a Guayaquil en noviembre de 1779. Solo por referencias sabemos que después de estas espediciones Moraleda hizo un viaje a Filipinas, i que, con motivo de la guerra declarada por Carlos III a la Gran Bretaña en 1780, sirvió algun tiempo en los buques españoles que fueron enviados a las costas del sur de Chile para defenderlas contra cualquiera agresion de parte de los ingleses.

A principios de 1786, Moraleda se preparaba para regresar a España en un navío que mandaba el brigadier don Antonio Vácaro, cuando se supo que el rei había nombrado gobernador de Chiloé al teniente-coronel don

Francisco Hurtado, dándole el encargo «de reconocer las islas de la comprension del archipiélago que fueran posibles, i levantar mapas jenerales de ellas con esplicacion de sus bahías, puertos i demás circunstancias que son precisas para formar el pleno conocimiento que interesa a los mas importantes objetos del servicio de S. M.» Por provision de 13 de marzo de ese año el virrei del Perú, don Teodoro de Croix, confió a Moraleda la comision de ayudar a Hurtado en este dificil i prolijo trabajo.

Le fué necesario, sin embargo, demorarse mas de ocho meses entre Lima i el Callao, seguramente por la resistencia que los capitanes de los buques que traficaban en esta costa oponían a navegar en las latitudes de Chiloé durante los meses de invierno. Al fin, el 4 de noviembre se embarcó Moraleda en un buque mercante que tambien conducía al gobernador Hurtado, i el 17 de diciembre desembarcaba en San Carlos de Ancud para dar principio a sus trabajos. Hizo preparar una piragua grande de unas catorce varas de largo, i otra de menor porte, embarcó en ellas sus instrumentos i los víveres que le eran necesarios, i acompañado por algunos hombres prácticos en la navegacion de los canales, salió Moraleda de San Carlos el 3 de enero de 1787 con rumbo al oeste, para circunnavegar toda la isla grande. Esta operacion lo ocupó cerca de cuatro meses. El diligente piloto lo observaba todo, la configuracion de las costas, las condiciones náuticas de los canales, la amplitud de las mareas, las ventajas e inconvenientes de cada puerto i de los terrenos vecinos, señalando los que eran útiles o inútiles para el cultivo.

Después de desempeñar esta comision con todo el esmero posible, Moraleda llegaba a San Carlos el 27 de abril i emprendía, durante el invierno, la segunda parte de su trabajo, es decir, la coordinacion de los datos reco-

jidos i el dibujo de los mapas i planos, desempeñando a la vez otras comisiones que le confió el gobernador del archipiélago para reunir noticias jeográficas i estadísticas. Al fin, cuando hubo terminado estas labores de gabinete, el gobernador Hurtado, con fecha 11 de febrero de 1788, le encargó que en una nueva espedicion esplorase los partidos de Calbuco i de Carelmapu i toda la costa continental que circunda al archipiélago. Estos reconocimientos lo ocuparon desde el 20 de febrero hasta el 16 de abril siguiente, dia en que llegaba otra vez al puerto de San Carlos. En estas dos exploraciones, Moraleda había reconocido con la mas esmerada prolijidad toda la rejion que media entre el rio Maullin por el norte i el rio Palena por el sur, levantando la carta de todas las islas, canales i costas comprendidas dentro de esos términos, i una série de planos especiales de los puertos i caletas de alguna importancia. Un año entero tardó en terminar estos trabajos de gabinete. Escribió, además, un derrotero para la navegacion del archipiélago de Chiloé i una noticia jeográfica de esa provincia, abundante en datos sobre su estado social e industrial. Moraleda, que era a la vez que un ingeniero intelijente un hábil dibujante, sacó dos copias de esos planos, de sus diarios i de las memorias que recordamos, presentó una al coronel don Francisco Garoz, que había reemplazado a Hurtado en el gobierno de Chiloé i destinó la otra al virrei del Perú que le había confiado esa comision <sup>1</sup>.

---

1. Moraleda escribió tambien una relacion de los *Acaecimientos de alguna nota que han ocurrido en Chiloé desde el 16 de julio de 1788 en adelante* (hasta abril de 1790). Cuenta allí, entre otros sucesos, el naufragio en los bajos de Guapacho de la fragata *Nuestra Señora de Balbanera*, ocurrido el 23 de diciembre de 1788, en que llegaba a Chiloé el gobernador interino don Francisco Garoz, con el real situado, los tabacos del rei i

Los trabajos hidrográficos de Moraleda son sin disputa los mas serios i los mejor estudiados de que se hizo objeto

muchas mercaderías, sucesos que tambien han sido contados por el virrei don Teodoro de Croix en las pájinas 82 i 296 de la relacion de su gobierno. Garoz, segun contamos en otra parte, iba a reemplazar al gobernador Hurtado, que había sido destituido por el virrei. La entrega del mando, que dió orjén a incidentes desdorosos para Hurtado, se verificó el 2 de enero de 1789. Moraleda fué encargado por el nuevo gobernador de recibirse del archivo de la provincia, visitó con éste las fortificaciones i desempeñó otros encargos en las islas i en el continente vecino, interesándose sobre todo en la apertura del camino entre Valdivia i Chiloé.

El 5 de febrero de 1790, cuando llegó al archipiélago la expedicion científica española que venía dirigida por don Alejandro Malaspina, don José de Moraleda pasó a bordo de los buques españoles a saludar a los viajeros, i durante la residencia de éstos en el puerto de San Carlos de Ancud les prestó útiles servicios, facilitándoles, segun órdenes que había recibido del virrei del Perú, los mapas i diarios que había trabajado, i suministrándoles cuantas noticias jeográficas i estadísticas podían interesarles. Uno de los compañeros de Malaspina, el teniente Viana, se espresa acerca de Moraleda en los términos que siguen:

«Este individuo ha hecho grandes servicios a la monarquía i a la humanidad misma, trabajando con una constancia e intelijencia poco comunes en los planos de los puertos i la mas exacta situacion astronómica de toda la costa, adoptadas las longitudes del padre Feuillée i de M. Frezier, i observadas por sí las latitudes con regulares instrumentos. Ultimamente, destinado al reconocimiento de esta isla (Chiloé), solo i con una piragua mala i mui mal equipada, lo había, no obstante, concluido parte por tierra i parte por mar, de suerte que podía considerarse realmente perfeccionado este trozo de costa, inclusa la isla de Guafo».

La reseña jeográfica escrita por Moraleda se titula *Breve descripcion de la provincia de Chiloé, su poblacion, carácter de sus habitantes, producciones i comercio*. Ella ha servido de base a las observaciones escritas por los compañeros de Malaspina acerca de este punto, i publicadas como apéndice a la relacion del viaje de éstos.

Los mapas levantados por Moraleda i entregados por éste al gobernador de Chiloé eran los siguientes, segun inventario. «Una carta hidrográfica reducida que contiene la costa de tierra firme comprendida entre los esteros Maullin i Palena, con inclusion de la isla grande i todas sus inmediatas.—Otra idem comprensiva de media isla grande de Chiloé con el camino de Cayuncunghen, que conduce desde San Carlos a Castro.—Otra idem que contiene la costa intermedia entre este puerto i el rio Bueno, en que

---

al territorio chileno bajo la dominacion española; i apesar de los progresos de la jeografia i de la importancia de las

---

se incluye el terreno de la antigua ciudad de Osorno i direccion del camino o picado de monte que el año pasado de 1787 hicieron los comisionados para explorar la situacion de dicha ciudad arruinada.—Los planos particulares núms. 1 hasta 14, que son los puertos de San Carlos, Chacao, Linao, Huito, Castro, con los canales que conducen a él por las partes norte i sur de la isla de Lemui; el estero de Ichuac; las bahías de Terao, Queilen, Compu, Huilad, Cailin, Yalad, la laguna de Cucao i el puerto de Calbuco». Junto con estos mapas, entregó Moraleda al gobernador de Chiloé una copia esmeradamente hecha de su diario i de las otras memorias que había preparado en desempeño de su comision.

En 1788, Moraleda formó tambien un plano del puerto de Valdivia, rectificando los que entonces existían. Este plano fué grabado en España al mismo tiempo que otro de la bahía de Ancud, que aunque aparece levantado por los compañeros de Malaspina, probablemente está fundado sobre los trabajos de Moraleda.

Cuando Moraleda hubo concluido estos trabajos, salió para el Perú el 18 de abril de 1790, embarcado en la fragata *Cármen*; se detuvo en Valparaiso del 2 al 17 de mayo, i llegó al Callao el 3 de junio. Pocos días después entregaba al nuevo virrei del Perú, frai don Francisco de Gil i Lemos, que acababa de tomar el gobierno de este pais, la copia de sus diarios i de sus planos. Malaspina, a su paso por Lima, hizo sacar copia completa de todos esos documentos.

Los diarios i mapas que Moraleda dejó en Chiloé quedaron en la gobernacion de la provincia hasta el año 1826. El jeneral don Ramon Freire, después de la ocupacion del archipiélago por las armas de la República, trajo a Santiago el manuscrito de Moraleda. Formaba dos volúmenes escritos con el mayor esmero i adornados con vistas i viñetas dibujadas a la pluma. De esos manuscritos, que segun creemos ya no se conservan completos, se sacó la copia que existe en la Biblioteca Nacional de esta ciudad. La Oficina Hidrográfica posee otra copia tomada en España de los manuscritos que envió el virrei del Perú, i esta copia es la que ha servido para la presente impresion. El jeneral don José Saatiago Aldunate, que fué el primer intendente de Chiloé bajo el réjimen de la República, recojió los mapas i los trajo a la capital. Gracias a su cuidado intelijente, el primero de ellos fué publicado por medio de la litografía en 1845; i ahora ha sido litografiado de nuevo para acompañar en este libro la edicion de los derroteros formados por Moraleda. Creemos que los otros mapas se han extraviado i quizá destruido.

exploraciones subsiguientes, hoy mismo conservan su valor i pueden considerarse la descripción mas completa del archipiélago de Chiloé. De regreso al Perú, en junio de 1790, Moraleda, favorablemente acogido por el nuevo virrei Gil i Lemos, fué útil todavía a los marinos españoles de la expedición de Malaspina, a quienes suministró amplias noticias sobre todas las costas i puertos que había explorado durante sus viajes en estos mares.

El rei, informado de los trabajos ejecutados por Moraleda, había dispuesto, por real orden de 25 de diciembre de 1790, que se adelantaran los reconocimientos de los canales i archipiélagos situados mas al sur de Chiloé. Antes que el virrei del Perú, en cumplimiento de esta resolución, hubiera tomado medida alguna sobre el particular, el presidente de Chile había encargado a una fragata de guerra llamada *Santa Bárbara*, mandada por Nicolás Lobato i Cuenca, que pasase a las costas del sur a observar las operaciones de los buques ingleses que entraban al Pacífico con el pretexto de hacer la pesca de la ballena, i esa fragata había recojido algunas noticias mas o menos valiosas sobre la jeografía de esa rejion <sup>2</sup>. Por fin, con fecha de 29

---

2. Las operaciones de la fragata *Santa Bárbara* estan consignadas, entre otros documentos, en tres reales órdenes que conviene recordar. Por una de 11 de agosto de 1792, el rei apueba el envío de esa fragata i las instrucciones dadas a su comandante por el capitán jeneral de Chile. Por otra de 10 de octubre del mismo año comunica estar al corriente de la vuelta de la espresada fragata i de los reconocimientos que ha hecho en las costas del sur, i pide que se le envíen los planos levantados i los diarios de navegacion. Por último, por real orden de 30 de enero de 1793, comunica haber recibido la carta esférica, mapas, planos i diarios del viaje de los oficiales de esa fragata desde Chiloé hasta Inche o Inchin, entre 45 i 46 grados, i recomienda que se adelante la exploracion. Nunca hemos visto estos mapas ni tenemos noticias mas amplias de aquella exploracion ni del jefe de ella don Nicolás Lobato i Cuenca, cuyos trabajos fueron sin duda oscurecidos por los de Moraleda, que pasamos a referir. Navarrete no menciona tampoco a Lobato i Cuenca en su *Biblioteca Marítima Española*.

de agosto de 1792, el virrei Gil i Lemos encargaba al esperto piloto Moraleda que sin tardanza hiciera los aprestos indispensables i se trasladara a Chiloé a continuar la esploracion de los archipiélagos del sur.

«Habilitado de las dos piraguas i demás útiles necesarios a la expedicion, decían las instrucciones que el virrei dió a Moraleda, saldrá del puerto de San Carlos, i por la parte oriental de la isla grande se dirigirá a la boca de Aisen, en la costa firme frente a las islas Guaitecas, i entrando por ella examinará con la mayor prolijidad la estension que tiene el canal, estero o rio, circunstancia de su terreno vecino i cuanto conduzca a dar una idea exacta del paraje». Debía, además, adelantar la esploracion de las costas, canales e islas de mas al sur, levantar los planos i formar descripciones cabales de cuanto observase. «Si en la esploracion de los canales i esteros, decía el virrei mas adelante, hallase que alguno de ellos presta paso al océano Atlántico meridional, ya sea desembocando en el golfo de San Jorje, cuya estension no está aún determinada, o en cualquiera otro punto de la costa oriental patagónica, retrocederá por una derrota opuesta a la que haya llevado, dirijiéndose inmediatamente a esta capital, observando inviolablemente lo prevenido respecto a la reserva con que debe guardar el resultado de sus esploraciones».

En cumplimiento de este encargo, Moraleda salió del Callao el 20 de setiembre, provisto de los artículos que eran mas necesarios para desempeñar este encargo. Un mes mas tarde, el 17 de octubre, llegaba al puerto de San Carlos.

Gobernaba la provincia de Chiloé desde los primeros días de 1791 don Pedro de Cañaveral, militar activo pero voluntarioso, que unía al título de brigadier de los rea-

les ejércitos el de capitán de navío. Apesar de la falta de elementos navales que allí se padecía, i de haber caído enfermo Moraleda al iniciarse estos trabajos, se logró preparar dos piraguas grandes, equipadas en forma de goletas, i tripulada cada una de ellas por trece marineros, por unos cuantos soldados i por los prácticos que fué posible procurarse. Moraleda tomó personalmente el mando de una de esas goletillas, confió la otra a don José de Torres, pilotin de la real armada, i el 21 de enero de 1793 se hicieron a la vela con rumbo al sur.

Esta esploracion lo ocupó hasta el 2 de mayo siguiente, día en que Moraleda estaba de vuelta en el puerto de San Carlos. Los esploradores no habían llegado mas que hasta el río Aisen, cuya embocadura i cuyo curso habian estudiado con bastante prolijidad; pero habían reconocido tambien una gran parte del archipiélago de Chonos, recojiendo datos jeográficos preciosos. Moraleda creía que el reconocimiento cabal i completo de esos numerosos grupos de islas habría ocupado durante tres años a lo menos a varios hombres competentes i experimentados; pero él pudo echar los cimientos de ese trabajo, levantando una carta de base científica, apesar de las contrariedades de todo órden que dificultaron su esploracion. Durante el viaje fué molestado incesantemente por lluvias mas o menos prolongadas, pero siempre incómodas, i no tuvo jamás un día entero de buen tiempo, por cuya razon no le era posible fijar siempre con seguridad la latitud del lugar. Una de las piraguas comenzó a hacer agua en abundancia, i fué necesario sacarla a tierra para ejecutar serias reparaciones. Los indios que le servían de prácticos, reacios i embusteros, le suministraban informes falsos, de tal suerte que Moraleda no se atrevía a dar un solo paso sin exámen previo de los lugares a que se acercaba con sus

piraguas. Apesar de todo, pudo recojer en sus diarios i en sus mapas un valioso conjunto de datos jeográficos, observados con discernimiento i espuestos con claridad<sup>3</sup>.

En el verano siguiente, Moraleda se dispuso a continuar el reconocimiento de los archipiélagos i canales del sur de Chiloé. En esta provincia se hablaba entónces, como de un hecho incuestionable, de la existencia de las fabulosas ciudades que se suponían pobladas por españoles al otro lado de las cordilleras. Algunos vecinos de Chiloé se ofrecían a acompañar a los exploradores con la esperanza de llegar a esas poblaciones. El mismo gobernador del archipiélago se había dejado engañar por esas ilusiones, i al disponer la nueva espedicion de Moraleda le encargó que tratase de ponerse en comunicacion con esas ciudades, para cuyos habitantes le entregó un pliego cuyo sobrescrito tenía estas palabras: «Por el rei.—A los señores españoles establecidos al sur de la laguna de Nahuelguapi.—Del gobernador de Castro, Calbuco i provincia de Chiloé». El 11 de febrero de 1794 salía Moraleda del puerto de San Carlos de Ancud en desempeño de aquella comision.

En este nuevo viaje, el hábil piloto continuó sus estudios de la costa i de las islas del sur, sin pasar, sin embargo, mas adelante de la latitud de 44 grados, i contrayéndose sobre todo al reconocimiento del rio Palena. Sus observaciones, como las que había hecho anteriormente, dejan ver un espíritu perfectamente preparado para este jénero de trabajos, i conocimientos nada comunes en las ciencias que se relacionan con la hidrografia. La seguridad

---

3. El diario de esta esploracion de Moraleda fué terminado en San Carlos el 16 de mayo de 1793, i de él sacó cuatro copias completas, a las cuales agregó una relacion sumaria de los sucesos ocurridos en el archipiélago hasta febrero de 1794.

de su criterio jeográfico se refleja tambien en las juiciosas reflexiones que hace en su diario para combatir las opiniones de los que aun creían en la existencia de las misteriosas ciudades del sur.

«Presumo, decía después de haber examinado esta cuestion, que tienen que saltar los terribles barrancos que presenta la historia de estos últimos siglos los que hablen de establecimientos de tales circunstancias, i mucho mas los que los aseveran i creen; pues ciertamente en cuanto yo he leído sobre el asunto, que es todo el espediente que se ha formado sobre esas relaciones, i otros papeluchos, nada me ha parecido hallar que pudiera mover asenso alguno a tales noticias, mucho menos a formar espediciones al intento, además de que los mismos indios que sueltan semejantes especies con el aire misterioso que les es jenial i con su comun artificio, i los españoles que las promueven, todos lucran en tales espediciones i las utilizan a proporcion de su estado i miras particulares».

Moraleda, al regresar al puerto de San Carlos el 18 de mayo de 1794, dió, puede decirse así, con sus juiciosas observaciones, el golpe definitivo a aquella antigua creencia que durante siglos había preocupado a tantas jentes. Las noticias que recojió acerca del clima i de las demás condiciones de aquellos archipiélagos sirvieron para acabar de desanimar a los que poco antes habían pensado en ocupar algunos puntos de las costas del sur para fundar nuevas colonias. El virrei del Perú, reproduciendo los informes de Moraleda, aseguraba al rei que fuera de unas cuantas islas, las demás no eran susceptibles de ningun cultivo, ni producirían los artículos mas necesarios para la vida.

Moraleda permaneció dos años mas en Chiloé. Ocupó este tiempo en arreglar sus planos i relaciones, i emprend-

dió además un nuevo reconocimiento. Saliendo de San Carlos el 13 de febrero de 1795, exploró el golfo i el estero de Reloncaví, i remontando este último, se internó en las tierras continentales hasta el lago de Todos Santos, i continuó en seguida el estudio atento i prolijo de las costas de la parte de continente que circunda por el norte i por el este al archipiélago de Chiloé. Este estudio, que lo ocupó hasta el 2 de abril, le sirvió para perfeccionar sus mapas anteriores, i lo fortificó en su convicción de que no existían las ciudades españolas que habían causado tantas preocupaciones <sup>4</sup>.

Esta serie de trabajos, que ahora ven la luz pública por primera vez, colocan a Moraleda en el rango de los mas distinguidos exploradores españoles de su época, i habrían debido darle un alto nombre si la política recelosa de la metrópoli no se hubiera obstinado en mantener ocultas las descripciones de los países que podían despertar la codicia de los extranjeros i que no era fácil defender. En abril de 1796, cuando Moraleda regresaba al Perú, después de haber desempeñado en Chiloé todas aquellas co-

---

4. Los diarios relativos a las dos últimas exploraciones de Moraleda están terminados i fechados en San Carlos el 27 de mayo de 1794 i el 2 de mayo de 1795, i completados con la relación de los principales sucesos ocurridos en la provincia hasta abril de 1796, época en que el autor regresó al Perú. En esos diarios, de un alto valor jeográfico, Moraleda habla en diversas ocasiones de las fabulosas tradiciones en que se apoyaba la ilusión en la existencia de las misteriosas ciudades del sur, i las desvanece unas en pos de otras. Fué sin duda el mas juicioso i competente impugnador de aquella creencia vulgar que había resistido durante mas de dos siglos contra la luz de la razón i de la experiencia recojida en cada esfuerzo que se hizo para llegar a aquellos lugares.

Los diarios de Moraleda referentes a estas últimas exploraciones eran desconocidos en Chile. El capitán de navío don Francisco Vidal Gormaz, director de la Oficina Hidrográfica de Santiago, tomó en Madrid las copias que ahora posee este establecimiento i que sirven para la presente edición.

misiones, sus servicios, si bien recomendados por el virrei, no le merecieron las recompensas a que era justamente acreedor. Moraleda no alcanzó sino el título de alférez de la real armada, sobre el de piloto primero con que habia salido de la escuela de Cádiz en 1772.

Después de mas de veinticuatro años de residencia en América, obtuvo en 1797 permiso para regresar a España, donde pensaba quizá pasar el resto de sus dias. Sin embargo, la corte habia resuelto hacer nuevos reconocimientos en el litoral de sus colonias; i en 1801 ordenó a Moraleda volver al Perú junto con otros oficiales de marina encargados de rectificar las cartas jeográficas de estas costas de América. Debían estos ejecutar aquellos estudios bajo la direccion del brigadier de la real armada don Tomás de Ugarte i Liano, que fué el primer comandante del apostadero de marina del puerto del Callao. Moraleda se ocupó en los trabajos hidrográficos que se mandaron hacer en el golfo de Panamá i en las costas vecinas; sirvió el cargo de director de la escuela náutica del virreinato, i revisó algunos mapas de diversas provincias.

Son mui escasas i deficientes las noticias que hemos podido procurarnos acerca de estos últimos servicios del célebre explorador. Sabemos sí que en 1810, cuando contaba cerca de setenta años de edad, i cuando estaba consagrado todavía a la enseñanza de pilotos, falleció don José de Moraleda en el puerto del Callao, en una posicion modesta, sin dejar bienes de fortuna i ni siquiera el nombre a que lo hacían justamente merecedor los importantes trabajos que la Oficina Hidrográfica de Santiago ha querido salvar de un injusto olvido.

DIEGO BARROS ARANA.





---

---

# INDICE

---

ESPLORACIONES JEGRÁFICAS E HIDROGRÁFICAS  
PRACTICADAS POR DON JOSÉ DE MORALEDA I MONTERO, ALFÉREZ DE FRAGATA  
I PRIMER PILOTO DE LA ARMADA

---

## PARTE PRIMERA

(1786, 1787 i 1788)

Diario de la navegacion desde el puerto del Callao de Lima al de San Carlos de la isla de Chiloé, en el que se da noticia de las operaciones practicadas en el reconocimiento de dicha isla de Chiloé i sus inmediatas, con un derrotero a todos los puertos que contienen, ya sea entrando por el canal del norte de la isla grande, o ya por el del sur, nombrado boca de Guafo, i una breve descripcion de la provincia de Chiloé, su poblacion, carácter de sus habitantes, producciones i comercio.....	1
Orden del Esmo. señor virrei.....	1
Diario de la navegacion desde el Callao de Lima a la isla de Chiloé, operaciones practicadas i acaccimientos ocurridos en el reconocimiento del contorno marítimo de dicha isla, hecho por el alférez de fragata i piloto de la clase de primeros de la real armada don José Manuel de Moraleda, en los años de 1786, 87 i 88.....	5
Advertencias .....	21
Instruccion dada por el gobernador, comandante jeneral de la provincia .....	22

Salida del puerto de San Carlos, situado en la costa setentrional de la isla de Chiloé, por latitud sur de 41° 52' i longitud de 303° 22' .....	25
Segunda salida del puerto de San Carlos de Chiloé.....	109
Derrotas a los puertos de la isla de Chiloé, ya sea entrando por el canal del Chacao o norte de la isla, o ya por el del sur de ella, a quien llaman boca del Guafo, con las reflexiones necesarias al conocimiento de los citados puertos, situacion i circunstancias mas o menos ventajosas de ellos, por el alférez de fragata, piloto de la clase de primeros de la real armada don José Manuel de Moraleda, quien levantó el plano jeneral de dicha isla i los particulares de los puertos que contiene, en los años de 1787 i 88..	145
Discurso preliminar .....	145
Entrada al puerto de San Carlos .....	148
Entrada al puerto del Chacao.....	15 <sup>1</sup>
Derrota del puerto del Chacao al de Linao.....	154
Derrota del puerto de Linao al de Castro.....	156
Derrota de Linao a Castro.....	161
Derrota de Castro a la bahía de Terao.....	164
Derrota de Terao al puerto de Queilen.....	165
Derrota del estero de Queilen al de Compu .....	168
Derrota del estero de Compu al de Huildad .....	169
Derrota de Compu i Queilen a Huildad .....	173
Derrota del estero de Huildad al de Yalad .....	175
Derrota de Yalad al estero de Cailin .....	177
Salida de los esteros de Cailin i Yalad al océano .....	180
Derrotas a los puertos de la isla de Chiloé, entrando por el canal del sur de ella, a quien llaman comunmente la boca del Guafo.....	181
Derrota de los esteros de Cailin i Yalad al de Huildad .....	183
Derrota del estero de Huildad al de Compu .....	184
Derrota de Huildad a Queilen i Compu, por fuera del canal de Tanqui .....	184
Derrota desde Compu i Queilen a Terao .....	185
Derrota de la bahía de Terao al estero de Castro.....	186
Derrota de Castro a Linao, por el canal de la isla de Quinchao.....	186
Derrota de Castro a Linao, por los canales del norte i este de Lemui i fuera de las demás islas.....	188

Derrota de Castro al puerto de Calbuco .....	189
Derrota del puerto de Calbuco al de Linao.....	193
Derrota del puerto de Linao al de Chacao.....	195
Derrota del puerto del Chacao al de San Carlos .....	195
Derrota de Calbuco al Chacao i San Carlos .....	197
Salida del puerto de San Carlos al océano.....	197
Aadiciones .....	200
Breve descripcion de la provincia de Chiloé, su poblacion, carácter de sus habitantes, producciones i comercio.....	203
Acaecimientos de alguna nota ocurridos desde el 17 de julio de 1788 en adelante.....	231
Salida del puerto de San Carlos de Chiloé para el Callao .....	257
Salida de Valparaiso para el Callao .....	263

---

PARTE SEGUNDA

(1792 a 1793)

Diario de la navegacion desde el puerto del Callao de Lima al de San Carlos de Chiloé, i de este al reconocimiento del archipié- lago de Chonos i costa occidental patagónica comprendida entre los 41 i 46 grados de latitud meridional. Hecho de real órden i comision del Esmo. Sr. Fr. don Francisco Gil, virrei del Perú, por don José de Moraleda i Montero, alférez de fragata i primer piloto de la real armada.....	273
Orden del Esmo. Sr. Fr. don Francisco Gil, virrei del Perú .....	273
Instrucciones al alférez de fragata i primer piloto de la real armada, don José de Moraleda, para cumplir con la comision a que lo he destinado en la provincia de Chiloé, a la que se trasferirá en la primera embarcacion que se dirija a aquel destino .....	275
Salida del puerto del Callao .....	279
Recalada en San Carlos.....	289

Acaecimientos en el puerto .....	290
Instrucción que debe observar el pilotin de la real armada don José de Torres, capitan de la piragua de S. M. nombrada <i>Nuestra Señora del Rosario</i> .....	293
Advertencias .....	294
Salida del puerto de San Carlos.....	297
Resúmen o abreviada descripcion i concepto formado del archipiélago de las Guaitecas i Chonos.....	327
Resúmen o breve descripcion del estero de Aisen .....	342
Acaecimientos de alguna nota ocurridos durante la estancia en el puerto de San Carlos.....	385
Segunda salida del puerto de San Carlos.....	391
Breve descripcion del puerto de Santo Domingo, situado en la costa occidental patagónica .....	412
Derrota al puerto de Santo Domingo .....	416
Breve descripcion del estero i río de Palena.....	422
Descripcion de la ciudad de los españoles.....	432
Breve descripcion de Tictoc .....	444
Breve descripcion del estero de Palvidad .....	457
Acaecimientos de alguna nota ocurridos durante la estancia en el puerto (San Carlos) .....	467
Tercera salida del puerto de San Carlos.....	471
Descripcion suscita del estero de Comau .....	502
Tiempos i acaecimientos de alguna nota que han ocurrido durante la estancia en el puerto .....	515
Salida del puerto de San Carlos para el del Callao.....	523



## ERRATAS PRINCIPALES

---

<u>PÁJINA</u>	<u>LÍNEA</u>	<u>DICE</u>	<u>LÉASE</u>
1	16	virrey	virtei
1	21	id.	id.
57	10	Tutui	Yutui
285	37	53° 20'	53' 20"
319	37	Huenapall	Huenapal (o Hueñupal?)
366	16	. Arribamos	, arribamos

### ADVERTENCIA

Apesar del cuidado que se ha puesto en la ortografía de los nombres propios, la de algunos nombres geográficos indígenas o de personas discrepa en algunos casos, cuando su antigüedad o el olvido en que han caído aquellos no permitían remediar las numerosas ambigüedades del manuscrito orijinal. Por otra parte, esté inconveniente, que por felicidad ha recaído siempre en la escritura de palabras análogas por su sonido, no es de mayor importancia.

En el facsímil del mapa que acompaña a esta memoria se ha corregido solamente unas pocas faltas del orijinal, que eran evidentemente errores de grabado. En lo demás, el mapa es una reproducción fiel de la edición antigua de que se ha tratado en la páj. XII de la introducción a este trabajo.



---

---

ESPLORACIONES JEORAFICAS E HIDROGRAFICAS

PRACTICADAS POR

DON JOSE DE MORALEDA I MONTERO

Alférez de fragata i primer piloto de la armada.

---

PARTE PRIMERA

(1786, 1787 i 1788)

---

*Diario de la navegacion desde el puerto del Callao de Lima al de San Carlos de la isla de Chiloé, en el que se da noticia de las operaciones practicadas en el reconocimiento de dichas islas i sus inmediatas, con un derrotero a todos los puertos que contienen, ya sea entrando por el canal del Norte de la isla grande, o ya por el del Sur, nombrado boca de Guafo, i una breve descripcion de la provincia de Chiloé, su poblacion, carácter de sus habitantes, producciones i comercio.*

ÓRDEN DEL EXMO. SEÑOR VIRREI

El dia 13 de marzo de 1786, teniendo mi destino en el navío de guerra de 65 cañones nombrado *Santiago de América*, próximo a hacer viaje a Europa al mando del jefe de escuadra de la real armada don Antonio Vácaro, fuí desembarcado de dicho buque por órden del Exmo señor don Teodoro de Croix, virrei, gobernador i capitan jeneral de estos reinos, cuya copia a la letra es la que sigue:

«A consecuencia de las soberanas disposiciones del rei, ha de reconocer el señor gobernador intendente de las islas de Chiloé don Francisco Hurtado todas las de la comprension de aquel archipiélago que sean posibles, i levantar mapas jenerales de ellas, con esplicacion de sus bahías, puertos i demás circunstancias que son precisas para formar el pleno conocimiento que interesa a los mas importantes objetos del servicio de S. M.

«Para ayudarle en este penoso i prolijo trabajo que debe emprender, he nombrado a Vm. con el fin de que le acompañe en estas operaciones, por la satisfaccion que tengo de su conducta e instruccion, i en esta virtud, siguiendo Vm. por principio cierto en el desempeño de este encargo, que mientras dure ha de estar i seguir bajo las inmediatas órdenes del mismo señor gobernador intendente, dará Vm. principio adquiriendo inmediatamente su acuerdo e instruccion para proceder al reconocimiento del paquebot la *Princesa de Aragon* i de la fragata el *Africa*. De sus resultados le informará si son o no apropósito para el objeto a que se proyecta destinar estos buques, con todo lo demás que se le previniere i dispusiere por el mismo gobernador, en intelijencia de que en este mismo dia se espiden las órdenes necesarias a que obre Vm. con libertad en estos particulares, no dudando por el concepto que me merece experimentarán por su medio el buen éxito que conduce a los objetos que motivan la eleccion. Dios guarde a Vm. muchos años. Lima, 13 de marzo de 1786. EL CABALLERO DE CROIX. Al alférez de fragata don José de Moraleda».

Inmediatamente que recibí la orden anterior pasé a participarla a mi comandante jeneral citado, i adquirido su permiso, el dia 14 siguiente me trasferí al puerto del Callao a hacer el reconocimiento de los espresados buques *Africa* i *Princesa de Aragon*, i, a consecuencia, el informe de su estado i demás circunstancias relativas a la citada orden i a las dadas verbalmente por mi nuevo inmediato jefe, a quien, por escrito, se lo pasé el dia 17, i el 8 de mayo igual informe acerca de la barca de guerra del porte de 40 cañones nombrada *Nuestra Señora de Monserrate*, maderos de que está construida, pertrechos de que se halla dotada i las propiedades del buque, sus dimensiones i carga, i el costo de su carena, por aproximacion. En esto, copiar algunos planos en limpio, i particularmente una coleccion de los de todas las fortificaciones, en escala grande, que tiene la provincia de Chiloé, el puerto principal de ella San Carlos, el de Inche, donde el año de 1741 se perpió

el navío el *Wager*, uno de los que componían la escuadra del almirante Anson, i una carta jeneral en punto mayor que contiene las costas de la América meridional comprendidas entre los treinta i nueve i cincuenta grados de latitud sur, donde se incluye la isla grande de Chiloé i demás de su pertenencia (todo corre a nombre del ingeniero voluntario don Lázaro de Rivera), me ocupé de órden de mi inmediato jefe hasta el mes de octubre, que se empezaron a aprontar las embarcaciones particulares que viajan a Chiloé, en una de las cuales debíamos trasferirnos a dicha provincia, el espresado jefe i yo.



---

*Diario de la navegacion desde el Callao de Lima a la isla de Chiloé, operaciones practicadas i acaecimientos ocurridos en el reconocimiento del contorno marítimo de dicha isla, hecho por el alférez de fragata i piloto de la clase de primeros de la real armada don José Manuel de Moraleda en los años de 1786, 87 i 88.*

*Día de la vela sábado 4 de noviembre de 1786.*—Este día, a consecuencia de la orden del Exmo señor virrei, me embarqué de transporte en la fragata particular del porte de 7 a 8 mil quintales de buque nombrada *Nuestra Señora de los Dolores*, que igualmente conduce al ingeniero ordinario graduado de teniente coronel don Francisco Hurtado, gobernador intendente de la provincia de Chiloé, i a las 5 de la tarde, estando el viento fresquito por el SSE., nos hicimos a la vela con las gavias en vuelta del oeste. A poco mas de las 7, estando tanto avante lo mas N O. de la isla de San Lorenzo, orzamos al S O. amurando las mayores, i a las 10 nos demoraba la dicha al este, correjido distancia como de 4 leguas; así seguimos toda la noche i resto de la singladura, con el viento por el sur fresquito, alguna marejadita de él, i el tiempo toldado.

Desde la demarcacion espresada hasta el medio hemos navegado al O S. O. la distancia de 26 millas, que han producido 10' de diferencia de latitud i 24' de meridiano. Al medio día no se pudo observar la latitud i así fué la llegada de estima 12° 12' i la lonjitud 299° 1', contada del meridiano de Tenerife.

*Día 5 a 6 de dicho lunes.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del S O  $\frac{1}{4}$  O., viento S S E. fresquito, marejada de él, cielo i horizontes acelajados; así continuó toda la singladura con el viento vario del sur al S S E. i S  $\frac{1}{4}$  S O

Durante las 24 horas hemos navegado al O 6° S, la distancia de

96 millas, que producen 10' de diferencia de latitud i 95  $\frac{1}{2}$ ' de meridiano.

Observé la latitud de 12° 22' i por tener solo 3 minutos de diferencia al norte de la estima no hago correccion, i me considero en lonjitud de 297° 22'.

*Dia 6 a 7 de dicho martes.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del O S O., viento S  $\frac{1}{4}$  S E. fresquito, tiempo toldado; así anoheció i a las 7  $\frac{1}{2}$  se aferraron los juanetes; el viento continuó fresquito i achubascado hasta el amanecer, que abonanzó algo, por lo que a las 6 se largaron los juanetes, i así continuamos hasta el medio dia.

El rumbo navegado en la singladura ha sido O 25° S., distancia de 106 millas, la diferencia de latitud 45' i de meridiano 96  $\frac{1}{2}$ ' i me considero en lonjitud de 295° 43'.

Nota: que este buque hace de 14 a 16 pulgadas de agua en las 24 horas, la que se estrae al amanecer i anohecer dejándolo estanco.

*Dia 7 a 8 de dicho miércoles.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del S O., viento por el S E  $\frac{1}{4}$  S. fresquito, mar picada de él, tiempo toldado; al anohecer se aferraron los juanetes i a las 8 la sobremesana, por estar el tiempo aturbonado; así continuó toda la noche, i a las 7 de la mañana se largó la sobremesana, continuando el viento fresquito.

Durante esta singladura navegamos al O 30° S. 102 millas de distancia, 51' de diferencia de latitud i 88  $\frac{1}{2}$ ' de meridiano. No se pudo observar la latitud, i así fué la llegada de estima 14° 1' i la lonjitud 294° 12'.

*Dia 8 a 9 de dicho jueves.*—Al medio dia quedamos con toda vela menos juanetes, siguiendo al S O. con viento algo fresco del S E  $\frac{1}{4}$  S., marejada de él, i el tiempo achubascado; así siguió hasta el amanecer, que abonanzó algo i aclaró el cielo i horizonte.

Estas 24 horas navegamos al O 40° S. la distancia de 112 millas, que producen 72' de diferencia de latitud i 88  $\frac{1}{2}$ ' de meridiano. Observé en 15° 17' i habiendo hecho recopilacion de esta i las dos antecedentes singladuras, hallo en mas 4° de diferencia al sur de la estima, por lo que no hago correccion i me considero en lonjitud de 292° 43'.

*Día 9 a 10 de dicho viernes.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del S 27° O., viento S E. fresquito, marejadita de él, i el tiempo toldado, que así continuó el resto de la singladura. Durante estas 24 horas navegamos al O 40° S. 102 millas, diferencia de latitud 66' i de meridiano 78½'. No se pudo observar la latitud, i fué la llegada de estima 16°23' i la lonjitud 291°21½'.

*Día 10 a 11 de dicho sábado.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del S S O., viento S E ¼ E. fresquito, tiempo toldado, i así continuó con alguna garuita.

El rumbo navegado con esta singladura ha sido O 42 S., distancia 82 millas, diferencia de latitud 55' i de meridiano 61'. No se pudo observar la latitud i fué la llegada de estima 17°18' i la lonjitud 290° 17½'.

*Día 11 a 12 de dicho domingo.*—Al medio día seguimos con toda vela en vuelta del S O ¼ S., viento S E. fresquito, marejada de él, tiempo acelajado, el que así siguió la singladura con alguna garuita. Se observó la variacion N E. de 4°.

Durante las 24 horas se ha navegado al O 38° S. la distancia de 88 millas, diferencia de latitud 55½' i de meridiano 69½'. No se observó la latitud i se llegó a la estima de 18°12' i a la lonjitud de 289° 1'.

*Día 12 a 13 de dicho lunes.*—Al medio día seguimos con toda vela en vuelta del S ¼ S O., viento E S E. fresquito, marejadita del S E., tiempo toldado, i así siguió el resto de la singladura.

Estas 24 horas navegamos al S 38° O. 100 millas; hubo de diferencia de latitud 79' i de meridiano 61½'. No se pudo observar la latitud, i quedé en los 19° 31' de estima i en los 287° 59' de lonjitud.

*Día 13 a 14 de dicho martes.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del S ¼ S O., viento galenito por el E S E., marejada del S E., tiempo toldado, el que luego aclaró i así continuó el resto de la singladura.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido S 26° O., distancia 70 millas, diferencia de latitud 63' i de meridiano 31'.

Observé en 21°44', i habiendo hecho recópilacion de esta i las cuatro antecedentes singladuras, hallo en ellas 70' de diferencia al sur

de la estima, por lo que, considerando sean efecto de mucho mayor distancia navegada que la que se ha manifestado en la pizarra, i por otra parte, el haber procurado yo calcular los abatimientos con la exactitud posible, he corregido con el rumbo de  $41^{\circ} 10'$ , que resulta directo en los 5 dias dichos, i la diferencia de latitud observada de  $393'$ , i hallo de distancia corregida 523 millas, diferencia de meridiano  $344'$  i me considero en lonjitud de  $286^{\circ} 15'$ .

Nota: que la corredera se echa en este buque de tres en tres horas i aun hai sus olvidos; no se compara con la antecedente para apuntar la distancia proporcionada entre los dos: cuanto mas tiempo media entre una i otra, mas se imposibilita el aproximarse a la verdadera distancia navegada, i por consiguiente no puede calcularse esta por aproximacion a la que realmente anda el buque, por cuyas razones he hecho la correccion citada.

*Dia 14 a 15 de dicho miércoles.*—Al medio dia quedamos con tola vela en vuelta del  $S \frac{1}{4} S E$ , viento por el E. i E N E. bonancible, poca mareta del S E. i S O., tiempo claro, i así continuó hasta el amanecer que se toldó. Se ha observado la variacion de  $5^{\circ} N E$ .

Estas 24 horas navegamos al sur la distancia de 35 millas; hubo diferencia de latitud lo mismo, i no habiéndose podido observar, se llegó a la latitud de estima de  $22^{\circ} 19'$  i a la lonjitud de  $286^{\circ} 15'$ .

*Dia 15 a 16 de dicho jueves.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del S S E., viento por el E N E. galeno, tiempo toldado, mareta de S E., S O. i N.; así continuamos con el viento a menos, de modo que al amanecer era casi calma. Se observaron  $5^{\circ} 14'$  de variacion N E.

Durante esta singladura navegamos al  $S 1^{\circ} 30' E$ . la distancia de 56 millas, igual diferencia de latitud i  $1'$  de meridiano. No observé la latitud i así es la llegada de fantasía  $23^{\circ} 15'$  i lonjitud de  $286^{\circ} 16'$ .

*Dia 16 a 17 de dicho viernes.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del S S E., con el viento mui bonancible por el E N E. i N E., i alguna marejadita de esta parte, i así continuó toda la singladura.

El rumbo navegado en ella ha sido  $S 2^{\circ} 10' O.$ , distancia 16 millas, igual diferencia de latitud i  $\frac{1}{2}$  de meridiano. Observé en  $23^{\circ} 46'$

i hecha recopilacion de esta i las dos antecedentes singladuras, halló en ellas 9' de diferencia al sur de la estima, por lo que corrijo con el rumbo del sur i la diferencia de latitud observada 116', i resultó en longitud de 286°15'.

*Dia 17 a 18 de dicho sábado.* — Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del SSE., con ventolina del este al norte, tiempo despejado i maretta del NE. i SO. A las 5 quedamos en calma i a las 6 se cargó la mayor; así continuó el resto de la singladura i a las 10, por una ventolina de la parte del este, se amuró la mayor. Se vieron toninas i aguamalas.

Estas 24 horas navegamos al sur 3 millas; pero habiendo observado 23°46' de latitud, resulta por ella la distancia de 6 millas, i me considero en longitud de 286°15'.

*Dia 18 a 19 de dicho domingo.* — Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del sur, con el viento mui bonancible por el este, tiempo claro i poca mar del NE. i SO., i así continuó el resto de la singladura.

El rumbo navegado en ella ha sido S 25° O., distancia 35½ millas, diferencia de latitud 32' i de meridiano 15'. Observé en 24°20', i por tener solo 2' de diferencia al sur de la estima no hago correccion i me considero en longitud de 285° 58½'.

*Dia 19 a 20 de dicho lunes.* — Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del SSO., con viento mui bonancible del ESE., poca maretilla de NE. i SO., tiempo claro i así continuó.

Durante las 24 horas navegamos al S 20° 30' O., distancia 25½ millas, diferencia de latitud 24' i de meridiano 9'. Observé en 24°47', i por tener solo 3 minutos de diferencia al sur de la estima no hago correccion, i me considero en longitud de 285°48½'.

*Dia 20 a 21 de dicho martes.* — Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del S¼ SE., con ventolinas mui flojas del este al NE., tiempo claro i mar llana; así continuó toda la singladura, con algunas ventolinas desde el ENE. al SE.

El rumbo navegado en estas 24 horas ha sido S 12° O., distancia 34½ millas, diferencia de latitud 33½' i de meridiano 7'. Observé en 25° 12' i por tener 8½' de diferencia al norte de la estima

hago la tercera correccion, i hallo de rumbo corregido S 27° 15', distancia 28 millas, diferencia de lonjitud observada 25' i de meridiano .13', i es la lonjitud llegada de estima 285° 34'.

*Dia 21 a 22 de dicho miércoles.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del sur, con viento mui flojo por el este; a las 12½ llamé al E N E. i se largó la rastrera i el ala de proa i nos pusimos al S S E.; a poco rato llamé al N E., i así continuó con tiempo claro.

Durante estas 24 horas hemos navegado al S 18° E., distancia 25 millas, diferencia de latitud 24' i de meridiano 7½'. Observé en 25° 38', i por tener solo 3' de diferencia al sur no hago correccion i me considero en lonjitud de 285° 42½'.

*Dia 22 a 23 de dicho jueves.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del S S E., viento N E. bonancible, marejadita de él i del este, tiempo claro, i una embarcacion a la vista demorando al N O., distancia como de 5 leguas, i seguía nuestro mismo rumbo; al anochecer demoraba al N N O., algo mas inmediata, i seguía el rumbo del S E. o S E ¼ S. El tiempo continuó como se ha dicho i al amanecer estaba la embarcacion dicha al N ¼ N E., distancia como de 5 leguas.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido S 25° 45' E., distancia 81 millas, diferencia de latitud 73' i de meridiano 35½'. Observé en 26° 54', i por tener solo 3' de diferencia al sur no hago correccion i me considero en lonjitud de 286° 22'.

*Dia 23 a 24 de dicho viernes.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del S S E., viento por el N N O. bonancible, tiempo claro i alguna mar del S O.; así continuó hasta el anochecer, que se toldó el cielo, i el horizonte del oeste aturbonado; a las 8 llamé el viento al O N O. fresquito, con poca agua, por lo que no se aferraron juanetes i sobremesana; durante la noche el viento fué rodando al S O., sur i S S E., por lo que a las 6 de la mañana, llevando la vuelta del este, tomamos la del S O., con mar algo gruesa de esta parte, tiempo achubascado, i la embarcacion dicha se vió al N E., distante.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido S 11° E., distancia 58 millas, diferencia de latitud 57' i de meridiano 11'. Obser-

vé en  $27^{\circ} 53'$  i por tener solo  $2'$  de diferencia al sur de la estima no hago correccion i me considero en longitud de  $286^{\circ} 34'$ .

*Dia 24 a 25 de dicho sábado.*—Al medio dia quedamos con las cuatro principales en vuelta del S O  $\frac{1}{4}$  S., viento S E. fresquito, mar algo gruesa del S O., tiempo acelajado, i así siguió toda la singladura, con algunos chubasquitos de poca agua.

Durante estas 24 horas navegamos al S  $50^{\circ} 10'$  O., distancia de 79 millas, diferencia de latitud  $51\frac{1}{2}'$  i de meridiano  $61\frac{1}{2}'$ . Observé en  $38^{\circ} 51'$  i por tener  $7'$  de diferencia al sur de la estima hago la 3<sup>a</sup> correccion, i hallo de rumbo corregido S  $46^{\circ} 50'$  O., distancia 85 millas, diferencia de latitud observada  $58'$  i de meridiano  $62'$ , i me considero en longitud de  $285^{\circ} 23\frac{1}{2}'$ .

*Dia 25 a 26 de dicho domingo.*—Al medio dia quedamos con las principales en vuelta del S S O., viento S E. fresquito, mar de él i del S O., tiempo acelajado; así continuó hasta el amanecer, que estando claro, se largaron sobremesana i juanetes.

El rumbo navegado en la singladura ha sido S  $40^{\circ}$  O., distancia 80 millas, diferencia de latitud  $61'$  i de meridiano  $51\frac{1}{2}'$ . Observé en  $29^{\circ} 52'$ , i por no tener diferencia no hago correccion i me considero en longitud de  $284^{\circ} 24'$ .

*Dia 26 a 27 de dicho lunes.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del S  $\frac{1}{4}$  S O., viento E S E. galeno, marejadita del S E. i S O., tiempo claro. Al ponerse el sol se hallaron  $4^{\circ} 8'$  de variacion N E. El viento continuó abonanzando cada vez a más hasta las diez de la mañana, que quedó calma.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido S  $19^{\circ}$  O., distancia 60 millas, diferencia de latitud  $57\frac{1}{2}'$  i de meridiano  $20'$ . Observé en  $30^{\circ} 51'$ , i por tener solo  $1\frac{1}{2}'$  de diferencia al sur de la estima no hago correccion i me considero en longitud de  $284^{\circ} 1'$ .

*Dia 27 a 28 de dicho martes.*—Al medio dia quedamos con el tiempo despejado, poca marea del S E. i S O., toda vela larga, pero en calma; al anoecer se cargaron las mayores; así continuamos hasta las 5 de la mañana, que habiendo entrado el viento bonancible por el S O., marcamos en vuelta del S E  $\frac{1}{4}$  S.

Durante la singladura navegamos al S  $29^{\circ} 45'$  E., distancia de 16 millas, diferencia de latitud  $14'$  i de meridiano  $8'$ . Observé

en  $31^{\circ} 4'$  i por tener solo  $3'$  de diferencia al sur no corrijo i me considero en lonjitud de  $284^{\circ} 10\frac{1}{2}'$ .

*Día 28 a 29 de dicho miércoles.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del  $SE \frac{1}{4} S.$ , viento  $O S O.$  bonancible, tiempo bello i mar llana; a la 1 se largaron las alas i rastreras, i a las 5 se aferraron por viento escaso, el que se mantuvo del  $O S O.$  al  $S O.$  fresquito durante la singladura.

El rumbo navegado en ella ha sido  $SE \frac{1}{4} S.$ , distancia 93 millas, diferencia de latitud  $77'$  i de meridiano  $51'$ . Observé en  $32^{\circ} 18'$ , i por tener 3 de diferencia al sur de la estima no corrijo i me considero en lonjitud de  $285^{\circ} 30\frac{1}{2}'$ .

*Día 29 a 30 de dicho jueves.*—Acaecimientos. Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del  $SE \frac{1}{4} S.$ , viento  $S O.$  fresquito, marejada de él, tiempo claro con colajería; a las  $6\frac{1}{2}$  se aferraron los juanetes i sobremesana, i al amanecer se largó ésta. El tiempo continuó como se ha dicho, i a dicha hora llamó el viento sur fresquito.

El rumbo navegado en la singladura fué  $S 53^{\circ} 10' E.$ , distancia 98 millas, diferencia de latitud  $59'$  i de meridiano  $78\frac{1}{2}'$ . No observé la latitud i así fué la llegada de estima  $33^{\circ} 17'$  i la lonjitud  $286^{\circ} 44'$ .

*Día 30 de noviembre al 1 de diciembre, viernes.*—Al medio día quedamos con las principales i sobremesana en vuelta del  $E S E.$ , viento sur galeno, marejadita del  $S O.$  i el tiempo claro; así continuamos hasta las 6 de la mañana, que viramos por redondo en vuelta del  $O S O.$ , con mui poco viento del sur, que luego quedó calma.

Durante las 24 horas hemos navegado al  $E 5^{\circ} S.$ , distancia de 46 millas, diferencia de latitud  $4'$  i de meridiano  $45.8'$ . Observé en  $33^{\circ} 28'$  i por tener  $8'$  de diferencia al sur de la estima en esta i la antecedente singladura hago la segunda correccion, i hallo haber navegado en las dos al  $E 30^{\circ} 40' S.$ , distancia de 139 millas, diferencia de latitud observada  $71'$  i de meridiano  $120'$ , i me considero en lonjitud de  $287^{\circ} 33\frac{1}{2}'$ .

*Día 1 a 2 de dicho sábado.*—Al medio día quedamos en calma con el tiempo claro, i poca mareta del  $S O.$  A las  $12\frac{1}{2}$  entró el vien-

to mui bonancible al SO. i mareamos toda vela en vuelta del SE  $\frac{1}{4}$  S.; así continuamos hasta el amanecer, que estaba el tiempo achubascado, el viento fresco, por lo que a poco rato se aferraron los juanetes; a las 7 se largaron, i a las 10  $\frac{1}{2}$  se volvieron a aferrar, quedándonos solo con trinquete i gavias arriadas por un chubasco de agua i poco viento del S S E. A las 11 se izaron las gavias i amuró la mayor.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido S 37° 20' E., distancia 78  $\frac{1}{2}$  millas, diferencia de latitud 62' i de meridiano 47  $\frac{1}{2}$ '. Observé en 34° 18', i por tener 3' de diferencia al norte de la estima no hago correccion i me considero en lonjitud de 288° 31'.

*Dia 2 a 3 de dicho domingo.*—Al medio dia quedamos con las principales i sobremesana en vuelta del E S E., viento sur bonancible, marejada del S O., tiempo acelajado; así continuó toda la singladura, con algunos chubasquitos de agua i viento mui vario i bonancible del sur al oeste.

Durante las 24 horas hemos navegado al E 28° S., distancia de 47 millas, diferencia de latitud 22' i de meridiano 41  $\frac{1}{2}$ '. Observé en 34° 44', i por tener 6' de diferencia al norte de la estima corrijo con el meridiano i hallo de rumbo corregido E 21° 10' S., distancia 44  $\frac{1}{2}$  millas, diferencia de latitud observada 36', i me considero en lonjitud de 289° 21  $\frac{1}{2}$ '.

*Dia 3 a 4 de dicho lunes.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del S E  $\frac{1}{4}$  S., viento fresquito por el O S O., marejadita del S O., tiempo acelajado. A las 2 se aferraron los juanetes por un chubasco de poca agua i viento fresco del S O., el que fué arreciando tanto, i con tan mal cariz, que al ponerse el sol quedamos con solo el trinquete; así continuamos toda la noche, i al amanecer, siendo la mar mas que el viento, se amuró la mayor i cazaron las gavias con un rizo (único, pero disminuye un tercio de la vela). A las 9 se metió dentro el velacho i a poco rato la gavia, i se cargó la mayor por el mucho viento del S O. i mar, i arribamos al este para dar algun desahogo a la embarcacion que trabajaba bastante por sus trancañiles.

El rumbo navegado en la singladura ha sido E 31° 50' S., distancia 110  $\frac{1}{2}$  millas, diferencia de latitud 58' i de meridiano 94'. Observé en 35° 53', i por tener 11' de diferencia al sur de la estima hago la tercera correccion, i hallo de rumbo corregido SE  $\frac{1}{4}$  E., distan-

cia 124 millas, diferencia de latitud observada 69' i de meridiano 103', i me considero en lonjitud de  $291^{\circ} 28\frac{1}{2}'$ .

*Día 4 a 5 de dicho martes.*—Al medio día quedamos con solo el trinquete corriendo en vuelta del este i  $E\frac{1}{4}SE$ , con mucho viento i mar del S O., tiempo acelajado; así continuamos hasta las 6 de la mañana, que habiendo abonanzado algo el viento i mar, se amuró la mayor i cazó la gavia con el rizo tomado; así continuamos hasta el medio día, con el viento vario del S O. al S S O.

Durante las 24 horas hemos navegado al  $E 4^{\circ} 15' S.$ , distancia de 107 millas, diferencia de latitud 8' i de meridiano  $106\frac{1}{2}'$ . Observé en  $36^{\circ} 4'$ , i por tener 3' de diferencia al sur de la estima no hago correccion i me considero en lonjitud de  $293^{\circ} 40'$ .

*Día 5 a 6 de dicho miércoles.*—Al medio día quedamos como se ha dicho; a la  $1\frac{1}{2}$  se largó el velacho con su rizo, habiendo abonanzado mucho el viento i mar, el que fué a menos el resto de la singladura, con algunos chubasquitos de mui poca agua; al amanecer se largó el rizo a las gavias i a poco rato se mareó la sobremesana.

En esta singladura se ha navegado al  $E 20^{\circ} S.$ , distancia de 75 millas, diferencia de latitud  $25\frac{1}{2}'$  i de meridiano  $70\frac{1}{2}'$ . Observé en  $36^{\circ} 30'$ , i por no tener diferencia no hago correccion i me considero en lonjitud de  $295^{\circ} 8'$ .

*Día 6 a 7 de dicho jueves.*—Al medio día quedamos con las principales i sobremesana en vuelta del  $ESE$ , viento sur bonancible, marejada del S O., tiempo acelajado; a la  $1\frac{1}{2}$  se largaron los juanetes, i así continuamos toda la singladura.

Durante las 24 horas navegamos al  $E 28^{\circ} 45' S.$ , distancia 61 millas, diferencia de latitud  $29\frac{1}{2}'$  i de meridiano  $53\frac{1}{2}'$ . Observé en  $36^{\circ} 57'$ , i por tener solo  $2\frac{1}{2}'$  de diferencia al norte de la estima no corrijo i me considero en lonjitud de  $296^{\circ} 15'$ .

*Día 7 a 8 de dicho viernes.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del  $SE\frac{1}{4}E$ , viento S S O. galeno, mar llana, tiempo bello. Al anoecer se toldó el cielo, i a las nueve, por haber escaseado el viento, viramos por redondo en vuelta del  $SO\frac{1}{4}S$ , i se aferraron los juanetes; así continuamos toda la noche, que se mantuvo toldada, con garúa mui menuda i viento galeno del S S E.

al sur. A las 6 se largaron los juanetes i se vió un lobo i un pájaro de los que llaman chorlitos.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido S 23° 25' E., distancia 20 millas, diferencia de latitud 18½' i de meridiano 8'. Observé en 37° 13', i por tener solo 2½' de diferencia al norte de la estima no hago correccion i me considero en lonjitud de 296° 25'.

*Dia 8 a 9 de dicho sábado.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del O S O., viento S ¼ S E. galeno, tiempo toldado i marejadita del S O. A las 5 viramos por avante en vuelta del E ¼ S E., i a las 9 de la noche lo volvimos a ejecutar en vuelta del S O ¼ O. Amaneció el tiempo como se ha dicho, así siguió, i a las 8 de la mañana tomamos la vuelta del E ¼ E S. con viento por el sur.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido O 10° S., distancia 21 millas, diferencia de latitud 3½' i de meridiano 20'. Observé en 37° 17', i por no tener diferencia no hago correccion i me considero en lonjitud de 296°.

*Dia 9 a 10 de dicho domingo.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del este, viento sur galeno, tiempo toldado i poca marejadita del sur i S O. A la una viramos por avante en vuelta del O S O., i así continuamos el resto de la singladura.

Durante las 24 horas navegamos al S 75° O., distancia de 41 millas, diferencia de latitud 10½' i de meridiano 40'. Observé en 37° 30, i por tener solo 2½' de diferencia al sur de la estima no corrijo i me considero en lonjitud de 295° 9'.

*Dia 10 a 11 de dicho lunes.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del S O ¼ S., con ventolinas mui flojas de la parte del este; así continuamos hasta las 8 de la noche, que habiendo entrado el viento mui bonancible por el norte i N N O., nos pusimos al S S E., i así seguimos el resto de la singladura.

El rumbo que navegamos en ella fué el S 7° 30' E., distancia 37½ millas, diferencia de latitud 37' i de meridiano 5'. Observé en 38° 2', i por tener 5' de diferencia al norte de la estima hago la primera correccion, i hallo de distancia corregida 32½ millas, diferencia de latitud observada 32' i de meridiano 4½', i me considero en lonjitud de 295° 14½'. Se han observado 11° de variacion N E.

*Dia 11 a 12 de dicho martes.*—Al medio día nos pusimos a

SE  $\frac{1}{4}$  S. con toda vela de alas i rastreras, con viento galenito del N O., tiempo bello i poca marejadita del S O. Al ponerse el sol quedamos con solo trinquete i gavias arriadas, por el mal cariz del S O., a donde a poco rato llamó el viento fresco; a las 8 $\frac{1}{2}$  abonanzó i se izaron las gavias i anuró la mayor, i seguimos al S E. Amaneció el tiempo acelajado i el viento fresquito del S O. A las 7 se largó la sobremesana i a las 10 $\frac{1}{2}$  los juanetes. Se han visto 3 o 4 chorlitos.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido S 40° 20' E., distancia 102 millas, diferencia de latitud 78' i de meridiano 66'. Observé en 39° 20', i por no tener diferencia no hago correccion i me considero en lonjitud de 296° 39'.

*Día 12 a 13 de dicho miércoles.*—Al medio dia quedamos siguiendo al S E. con toda vela, viento por el S O. galeno, mar picada de él, tiempo claro con celajería suelta; así continuamos hasta la media noche, que por el mal cariz del S O. al oeste se aferraron los juanetes. Amaneció toldado, el viento del S O. fresquito, i se notó el agua de color de sonda de mucho fondo. A las 6 $\frac{1}{2}$  se largaron los juanetes.

Durante las 24 horas navegamos al S 34° 10' E., distancia 78 millas, diferencia de latitud 65 $\frac{1}{2}$ ' i de meridiano 44 $\frac{1}{2}$ '. Observé en 40° 26', i por tener medio minuto de diferencia al sur de la estima no corrijo i me considero en lonjitud de 297° 37'.

*Día 13 a 14 de dicho jueves.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del SE  $\frac{1}{4}$  S., viento S O. fresquito, tiempo acelajado i marejada del viento. A las 7 se aferraron los juanetes por un chubasco de poca agua; así continuamos, i a las 6 de la mañana nos pusimos al E  $\frac{1}{4}$  S E. i se largaron los juanetes.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido S 42° 36' E., distancia 90 $\frac{1}{2}$  millas, diferencia de latitud 66.8' i de meridiano 61'. Observé en 41° 30', i por tener solo 2' de diferencia al norte de la estima no hago correccion i me considero en lonjitud de 298° 58', por cuyo punto queda demorándome la punta de Huechucui, que es la mas N O. de la isla de Chiloé, al E 5 $\frac{1}{2}$ ° S., distancia de 60 $\frac{1}{2}$  leguas.

*Día 14 a 15 de dicho viernes.*—Al medio dia quedamos con las principales i juanetes en vuelta del E  $\frac{1}{4}$  S E., viento S O  $\frac{1}{4}$  S. fres-

quito, marejada de él, tiempo toldado; así continuó toda la singladura, en la que se aferraron los juanetes i sobremesana dos veces, por varios chubasquitos de garúa i rafaguitas de viento del sur al S S O. Al amanecer se notó el agua de placer, i se vieron algunas pardelas, chorlitos i un lobo. Observé  $12^{\circ} 51'$  de variacion N E.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido  $E 8^{\circ} S.$ , distancia 116 millas, diferencia de latitud  $16\frac{1}{2}'$  i de meridiano  $115'$ . Observé en  $41^{\circ} 49'$ , i por tener  $21\frac{1}{2}'$  de diferencia al sur de la estima no hago correccion i me considero en lonjitud de  $301^{\circ} 32'$ , i queda demorándome la punta Huechucui al  $E 1\frac{1}{2}^{\circ} N.$ , distancia de  $23\frac{1}{2}$  leguas, que es la tierra mas inmediata, i el farallon mayor i mas norte de los cinco de Carelmapu al  $E 9^{\circ} N.$ , distancia de 26 leguas.

*Dia 15 a 16 de dicho sábado.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del este, viento sur galeno, mar algo gruesa del S O. i sur, tiempo claro con celajería suelta; a las 8 quedamos con solo el trinquete i las dos gavias, precaucionando la distancia a la costa. A las 12 de la noche distaba yo de ella 13 leguas, pero estando ya dentro de tierra el piloto de este buque, nos pusimos en vuelta del N O., con viento por el S O. i O S O. fresquito, la que seguimos hasta las 3 de la mañana, que con toda vela nos pusimos al  $E \frac{1}{4} S E.$ , con viento del O S O. Amaneció toldado, el viento dicho i alguna marejada de él i del sur; a las  $7\frac{1}{2}$  se aferraron los juanetes, i a las 9 la sobremesana i puño de la mayor, todo (segun dijo el piloto) por el mal gobierno de la embarcacion. A dicha hora se vió un manchon de sargazo i sigue el agua de color de sonda, aunque representando mas profundidad que ayer; pero al medio dia volvió a ponerse como si solo hubiesen 15 o 20 brazas de agua. Tambien se han notado muchos chorlitos i pardelas.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido  $E 7^{\circ} 45' S.$ , distancia 87 millas, diferencia de latitud  $12'$  i de meridiano  $86'$ . No se ha podido observar la latitud, i así fué la llegada de estima  $42^{\circ} 12'$  i la lonjitud  $303^{\circ} 27'$ , por la cual queda ya cumplido mi punto, pues me ofrece 14 millas al este de la costa.

*Dia 16 a 17 de dicho domingo.*—Al medio dia nos pusimos al N O., con el viento galenito del O S O., por recelar la inmediacion de la costa i la cerrazon del horizonte; a la una aclaró algo i se to-

mó el rizo a las gavias; a poco rato llamó el viento al S O. i nos pusimos al este, largando los juanetes sobre los rizos. A las 5 se avistó la tierra: me pareció ser la punta de Poloque, i demoraba al E 28° N., distancia de 5 a 6 leguas; estando el resto de la costa cubierto de cerrazon. A las 6½ viramos por avante en vuelta del oeste, con viento por el S S O. bonancible, estando como a cuatro leguas de la costa; anocheció el cielo toldado, con garúa, los horizontes algo cerrados, particularmente el S O., oeste i NO. A poco mas de media noche aclaró i a las 2 de la mañana viramos por avante en vuelta de tierra. Amaneció el tiempo nebuloso, el viento bonancible por el sur i la punta de Poloque<sup>1</sup> al E 42° N., distancia de 2½ a 3 leguas; la tierra mas sur a la vista aparecía una isla que demoraba lo mas oeste al S S E., distancia como de 5 a 6 leguas, i en toda la costa se presentaban diferentes farallones poco distantes de ella. Reconocida a satisfaccion la citada punta (es la misma que se descubrió ayer tarde) i su centinela, en atencion a no haber estado aquí el piloto de esta embarcacion, dirijí la derrota al puerto, pasando como de 2 a 3 millas de las puntas dichas, Guabun i Huechucucui, i montada ésta, me puse al N E. hasta zafar del bajo de Guapacho. A las 9, estando tanto avante con él, distancia como de una legua, nos pusimos al E N E., llevando la punta de Guapacho descubierta por estribor i sucesivamente el morro de Guapilacui. A las 10, montado éste, orzamos al sur llevando la punta i fuerte de aquí<sup>2</sup> por la serviola de babor. A las 10¾, estando como a media milla de ella, arribamos a montarla, i preguntaron del fuerte que embarcacion era i si traía al nuevo gobernador; contestósele i seguimos a montar dicha punta, lo que habiendo verificado, orzamos cuanto permitía el viento; pero a poco rato, ya dentro del puerto, se llamó por la proa directamente, por lo que dimos fondo en 7½ brazas, lama, demorando el fuerte i punta dicha al norte, distancia como de una milla, i el pueblo de San Carlos al S E., distancia como de 2.

Luego que dimos fondo se echó el bote al agua, i el caballero gobernador notició su arribo al antecesor con mi segundo piloto don Joaquin de Silva, i a las 2 de la tarde llegó a bordo un bote grande del rei con un oficial de la plaza, los encargados de real

1. Al presente se escribe Puluqui, i su nombre se aplica al arrecife que tiene la bahía de Cocotúe. La punta Poloque se llama al presente Caucahuapi.

2. Debe leerse Agui, como se conoce al presente.

hacienda i algunos particulares a cumplimentar a S. S., i a las 3 bajamos a tierra acompañándolo; en ella nos recibió el coronel de ejército don Antonio Martínez i la Espada, gobernador anterior, con su madama e hijas. Los dos gobernadores i acompañamiento se dirijieron al fuerte de San Carlos, i en su plaza, donde estaba formada la tropa, el coronel citado entregó el mando de la provincia al ingeniero ordinario graduado de teniente coronel don Francisco Hurtado, que le sucede en su cargo.

*Día 18 de dicho lunes.*—Este día fué apacible, i reinó blando viento por el sur. Se desembarcaron los equipajes i útiles del rei para la comision, los que se entregaron a los ministros de real hacienda sin otra novedad.

Nota: que los días 19, 20 i 21 fueron igualmente buenos, i que el 18 con viento por el sur i S E. fresquito; i al anochecer el 21, el teniente de infantería don José Vazquez, que dijo ser ayudante mayor de la plaza, me comunicó una órden verbal del señor gobernador para que me aprontase a salir a la comision del reconocimiento de esta isla grande de Chiloé, levantar mapa jeneral de ella i sus inmediatas i los planos particulares de los puertos que contengan en el citado bote del rei, el día 26.

*Día 22 de dicho viernes.*—Este día amaneció i se mantuvo toldado, con viento fresco por el sur; i yo, a consecuencia de la órden verbal citada, dirijí al señor gobernador los oficios siguientes:

«Mui señor mio: Habiéndome comunicado verbalmente el teniente de infantería don José Vazquez, que dice ser mayor de la plaza, una órden de V. S. para que me apronte a salir a mi comision en el bote del rei el veintiseis de este, para verificarlo debo hacer presente a V. S. que se ha de servir mandar se me den las dos agujas de demarcar o variacion i una de bitácora; las dos piezas de sondalesa; una corredera para medir las distancias en el mar i bases en tierra; una tienda de campaña de encerado; lona o lienzo bitre, así para la formacion de borradores de planos i apuntes de las noticias que les correspondan, como para guarecerse de la intemperie en la situacion i ocasiones que lo exijan; cuatro banderolas blancas pequeñas para señales; una mesa de tijera de una vara de alto i largo i proporcionado ancho; dos hachas de carpintero, por si fuese necesario hacer algun pequeño desmon-

te, disponer barraca de ramazon donde pueda abrigarse la jente útil en tierra, en los parajes donde sea preciso demorar cuatro, seis o mas dias, i para cortar leña; una barreta de fierro con pié de cabra; que de las sesenta libras de plomo tirado que se han traído de los almacenes reales del Callao, se formen cuatro escandallos para sondar, uno de 20 a 25 libras i tres de 8 a 10; i un práctico de los varios parajes de la isla, incógnitos a casi todos, por donde sin riesgo ni dilacion de la comision pueda pasar el bote a ejecutar los reconocimientos precisos, i al mismo tiempo, que esté instruido en los nombres propios que fuese necesario anotar en las cartas i planos que se formen.—Dios, etc.»

«Mui señor mio: En atencion a lo arriesgado de mi comision en el exacto reconocimiento del contorno marítimo de esta isla i a las circunstancias de su terreno, casi todo despoblado i cubierto de espesísimo bosque, que imposibilita atravesar al que naufragase distante de los parajes poblados, se ha de servir V. S. que al bote del rei destinado a este efecto acompañe una pequeña piragua, así para ausiliar la pérdida o inutilizacion de cualquiera de las dos embarcaciones como para el mas pronto desempeño de una comision en que tanto se interesa el servicio del rei, etc.»

Nota: que a este oficio se contestó que no había ninguna piragua (pasan de quinientas las que hai en la provincia) que darme para que me convoye<sup>3</sup>.

Los dias 23 i 24 estuvo el tiempo bello, con viento bonancible por el sur, i lo mismo el 25, en calma hasta cerca del anochecer, que entró el viento por el norte, fresquito, i se empezó a toldar todo, estando el horizonte de dicha parte cargado.

El dia 26 amaneció oscuro, con viento fresco por el N O. i mui mal cariz por dicha parte i la del oeste hasta el sur. No obstante, se embarcaron todo los útiles del rei para el buque i comision i mi equipaje i rancho. A las 11 de la mañana llamó el viento al oeste (nombran aquí travesía), duro con furiosa lluvia, truenos i relámpagos mui vivos, los que cesaron a las 2½ de la tarde, continuando el viento i agua como se ha dicho. Así siguió el tiempo

3. Aquí se nota los comienzos de las desavenencias que se produjeron entre don José de Moraleda i el gobernador de Chiloé don Francisco Hurtado; durante la permanencia de aquel en el archipiélago.

los días 27, 28, 29 i 30 con el viento vario del norte al oeste a ráfagas fuertes, con intermisiones de bonanza i mucha lluvia, la que me inutilizó la mayor parte del bizcocho de mi rancho i mojó el equipaje, porque la carroza del bote, cubierta con un pequeño inútil encerado i lona de algodón, no defiende casi nada de la lluvia.

El día 31 amaneció abromado con viento bonancible por el N O. Se echó en tierra mi equipaje i el pan, para aprovechar de este el que fuese posible, que fué bien poco.

El día primero de enero de 1787 amaneció oscuro, con mal cariz desde el norte por el oeste hasta el sur i alguna lluvia, i así continuó. El día 2 amaneció algo claro, con viento al N O. fresquito, aunque con mal semblante al oeste. Se embarcó mi equipaje i nueva provision de pan, i quedamos dispuestos para poder conectar la salida al día siguiente.

#### ADVERTENCIAS.

1<sup>a</sup> Que siempre que se hable de rumbos i vientos, se ha de entender son de los correspondientes a la aguja, a los que se ha de corregir de la variacion de ella, que en la costa setentrional de esta isla es de 14° N E. i en la meridional de 15° 14', para que correspondan a los verdaderos del mundo.

2<sup>a</sup> Que las leguas de que se trata son de las marítimas españolas de veinte en grado, con respecto a la medida de éste (casi inconcusa segun la meridiana de Quito) de 133 070 varas castellanas o 342 180 piés de Paris, admitidos en Europa por valor del grado <sup>4</sup>.

3<sup>a</sup> Que nombrándose varas son de las de Castilla, i que a dos de éstas corresponde cada braza en el sondeo de los planos.

4<sup>a</sup> Que las latitudes observadas van con esta (\*) en el plano o carta jeneral, i las demás son las que resultan por las enfilaciones, rumbos i distancias; i las lonjitudes están arregladas al meridiano de Tenerife, con respecto a las observadas astronómicamente en toda esta América por individuos de la Real Academia de las Ciencias de Paris, segun el conocimiento de los tiempos del año 1783.

4. Don Jorje Juan i don Antonio de Ulloa dan como valor del grado ecuatorial 132 203 varas castellanas (*Observaciones astronómicas i físicas, etc., en los reinos del Perú*, Madrid, MDCCXLVIII, páj. 297).

5<sup>a</sup> Que siempre que se diga la *isla grande* se ha de entender se habla de la de Chiloé propiamente dicha así, pues las demás contiguas a ella se designarán con sus nombres particulares.

6<sup>a</sup> Que cuando se encuentre la voz *naturales* se ha de comprender se habla de los indios que habitan esta provincia de Chiloé.

INSTRUCCION DADA POR EL GOBERNADOR, COMANDANTE JENERAL  
DE LA PROVINCIA

(Copia a la letra)

*Instruccion que ha de observar el alférez de fragata don José  
Moraleda, primer piloto de la real armada*

1. Primeramente saldrá de este puerto levantando el plano de la costa hasta Chacao, de allí a Castro, i seguirá dando la vuelta a salir por la boca del sur, i toda la costa del oeste de esta isla grande hasta volver al puerto de la salida.

2. Espresará los puertos, bahías, radas, surjideros, ensenadas, bajos, placeres, esteros i lagunas que hubiere, con los fondos exactos de cada uno, i el rumbo de entrada espresado por una línea gruesa de puntos, i los números que espresen el fondo indicado en brazas de a dos varas castellanas cada una.

3. La escala de que se servirá para la estension del plano será la pulgada de la vara de Castilla por legua, de forma que cuantas leguas tuviere de largo la isla tantas pulgadas tendrá de largo el plano de ella.

4. En la intelijencia que este plano solo se reduce a lo hidrográfico, le colocará todas las rosas i arrumbamientos correspondientes, como a una carta de navegar.

5. Formará por separado el plano de cada uno de los puertos, bahías o surjideros, en escala mayor, arreglándolos todos a que cada línea de la vara castellana valga cuatro varas del terreno, i así una pulgada de la vara será cuarenta i ocho varas de terreno.

6. En los planos particulares antedichos será donde se colocarán los números del fondeo, i con dos anclas los parajes del fondeadero. Pero en el plano jeneral solo se colocará una ancla en todo fondeadero, sin número alguno, espresando tambien en él los rios i aguadas.

7. Formará el diario desde la salida de este puerto hasta su vuelta a él, explicando las cualidades i circunstancias de las costas, farallones que hubiere, corrientes, velocidad de ellas, i todas las demás circunstancias que observare, i calidades de puertos i demás fondeaderos indicados, con todas las demás circunstancias dignas de notarse.

8. De este diario formará un extracto que será el derrotero de la isla i entrada de sus bocas.

9. No formará en todo el tiempo del viaje hasta su vuelta otro plano alguno mas que el borrador orijinal de cada cosa, el que en el acto que salte en tierra me presentará con el diario i derrotero indicados.

10. Formará cuatro vistas correspondientes a los cuatro frentes de la isla respectivas al norte, sur, este i oeste, en la propia escala de ella, i de cada puerto i fondeadero puesto en escala grande la vista respectiva en la propia escala.

11. El correjidor de Castro le suministrará los indios prácticos que necesite para el contorno de la isla, en virtud de la orden que a esta instruccion he acompañado, como igualmente los demás auxilios necesarios en cualquier evento.

12. He destinado a don Joaquin de Silva para que ayude en estas operaciones, procediendo unánimes al pronto despacho i exactitud en el desempeño en que será S. M. bien servido i don José Moraleda recompensado.—San Carlos de Chiloé i diciembre 25 de 1786.—FRANCISCO HURTADO.





---

*Salida del puerto de San Carlos, situado en la costa setentrional de la isla de Chiloé, por latitud sur de 41 grados 52 minutos i longitud de 303 grados 22 minutos.*

*Día de la vela miércoles 3 de enero de 1787.*—Este día amaneció cerrado, con lluvia i viento fresco i vario del N O. al oeste. A las 10½ el teniente de infantería graduado de capitán don Antonio de Mata, que hace las funciones de sarjento mayor de la plaza, me entregó el mando del bote del rei (falúa llaman aquí) nombrado el *Socorro*, de 14 varas de eslora, 3 de manga i una de puntal, que boga 18 remos, tripulada con el segundo piloto don Joaquin de Silva, destinado por el Exmo señor virrei para ayudarme en la comision, con el patron José Papá (soldado de la plaza) i doce remeros, uno de los cuales dicen es carpintero i otro calafate, todos los que deben proveerse de los víveres necesarios a su costa, con la paga mensual de ocho pesos cada uno; tienen recibido un mes, i yo noventa i seis pesos, valor de otro, para suministrarlos cuando sea oportuno.

Inmediatamente pasé revista i reconocí por mayor el estado del bote o falúa i sus útiles, i vi era todo bastante defectuoso i escaso, lo que representé al caballero gobernador de palabra, aunque sin fruto, hallándole solo una amarra de clineja (especie de esparto del país) de 42 brazas de largo en dos pedazos de desigual mena, i pasé a S. S. el oficio siguiente:

«Mui señor mio: Acaba de entregarme el sarjento mayor don Antonio de Mata el mando del bote o falúa del rei nombrada el *Socorro*, destinada a verificar en ella el reconocimiento por menor de esta isla, i de intimarme ejecute luego la salida del puerto, sobre lo cual, en fuerza de mi obligacion, debo hacer presente a V. S. que no es de satisfaccion la amarra única de clineja o esparto del país, para resistir un golpe de viento i mar de los que aquí

son frecuentes, fondeada sobre la costa; para cuyo efecto necesito indispensablemente una beta de cáñamo de cuarenta i cinco a cincuenta brazas de largo, i de  $3\frac{1}{2}$  a 4 pulgadas de grueso, alquitranada. Así mismo debo hacer presente a V.S. que el tiempo, respecto al viento reinante i al que amenaza, no está apropósito para salir del puerto, sobre todo lo que V.S. resolverá lo que fuese de su superior agrado.—Dios, etc.»

A este oficio proveyó el jefe por escrito que «respecto a no proporcionarse aquí mejores tiempos, verificase la salida en el día <sup>5</sup> i que los ministros de real hacienda solicitasen la amarra en el pueblo o en alguna de las embarcaciones surtas en su puerto. En el pueblo no se halló la amarra pedida, por lo que se dispuso solicitarla en el navío particular nombrado *Las Mercedes*; i para el efecto, me hice a la vela a la una de la tarde, estando el viento bastante fresco i vario del oeste al O N O. (por la proa directamente), la marea empezando a vaciar, i el cariz o aspecto del tiempo bastante malo; a poco rato se rompió la botavara de trinquete i de dos pedazos se formó otra, i seguí bordeando. A poco navegar noté hacia agua la falúa, pero poco considerable, i a las 4 llegué al citado navío *Las Mercedes*, i su contramaestre, Miguel de Fareña, en virtud de un papel del maestro, me proveyó de una beta nueva alquitranada de cuarenta i siete brazas de largo i  $3\frac{1}{2}$  pulgadas de grueso, de la que le dejé recibo, i graciosamente de un ovillo de meollar i diez i ocho brazas de piola blanca, la que luego empleé en una pequeña sondalesita de mano. El tiempo estaba como se ha dicho i con perverso semblante, especialmente el horizonte del norte al oeste, por lo que determiné mantenerme amarrado a dicho navío hasta que fuese algo mas apropósito para seguir mi destino. Todo el resto de la tarde i la noche se mantuvo el viento a ráfagas fuertes con bastante lluvia, i al amanecer el día 4 serenó algo.

*Día 4 de dicho jueves.*—Amaneció el cielo acelajado, el horizonte del norte al oeste cargado, el viento por el S S O. bonancible i la marea creciendo, por lo que, interin se proporcionara la vacian-

---

5. Se acentúa la desavenencia entre el gobernador i Moraleda, notándose la mala voluntad de aquel para con el distinguido marino, por su exigencia en hacerlo salir imprudentemente, accion propia de un autoritarismo militar.

te favorable, di parte al jefe de los acaecimientos del día anterior, con el siguiente oficio:

«Muy señor mío: Habiendo salido de ese puerto ayer a la una del día con el viento fresco por el O N O., directamente por la proa, al dar la vela se rompió la botavara de trinquete i se formó otra; a poco rato de navegar, noté hace alguna agua la falúa, aunque de poca consideracion, i que tiene podridas varias porciones de la regala o borda de estribor. A las 4 llegué a este fondeadero de Barcacura, a solicitar en el navío particular *Las Mercedes* una beta de cáñamo proporcionada para amarra de la falúa de mi mando, por órden de V. S., que verbalmente me comunicó el sarjento mayor don Antonio de Mata. En efecto, el contramaestre de dicho navío Miguel de Fareda franqueó una nueva de cuarenta i siete brazas de largo i tres i media pulgadas de grueso, de que dí recibo, i es justamente la que necesita esta falúa para su seguridad, en los casos de haber de estar fondeada con algun viento i mar fuertes. Ahora mismo voi a salir, continuando mi comision, todo lo que participo a V. S. para su intelijencia.—Dios, etc.»

A las 7½, principiando ya la vaciante, me hice a la vela, con dicho tiempo; continuando la comision, a las 8 pasé entre la isla Cai-cue o de Cochinos i el alto de Pudeto i seguí en derrota a la punta de Punguñon <sup>6</sup>, porque el viento, que ya estaba fresco i vario del N O. al oeste, no permitía hacer reconocimiento alguno en la costa de Mutico <sup>7</sup>, que es muy peligrosa con ellos. A las 9½ surjé cosa de media milla a sotavento de Punguñon i pasé a la punta a pié, donde hice las enfilaciones i demarcaciones notables desde aquel sitio i precisas para el desempeño de mi encargo. A las 11 me levé de este fondeadero i continué reconociendo i arrumbando la costa, ensenada e isla de Lacao, dando la vuelta a ésta i sondándola, por cuyo medio hallé que dicha ensenada, aunque bastante capaz i abrigada de todos vientos, solo permite embarcaciones que calen dos i media brazas de agua, i eso a pleamar, pues estando ésta baja apenas sufre una piragua cargada. A las 4½ de la tarde salí de dicha isla i seguí en derrota al puerto de San Antonio de Chacao, reconociendo el canal de Remolinos i

6. Hoy se llama Punguefin.

7. Mutico.

enfilando sus puntas, i a las 6 $\frac{3}{4}$  di fondo en dicho puerto. Luego que bajé a tierra, pasé a ver al comandante del fuerte, que era el subteniente de dragones provinciales don Juan de Dios Velazquez, el que, hecho cargo de mi comision (no tenía noticia de ella), me ofreció cuantos ausilios pudiese en obsequio del mas pronto servicio del rei, i a mí todos los que sujere una buena razon i crianza; pero impidiéndome, en fuerza de su obligacion, la salida de este puerto, hasta no tener orden espresa del señor gobernador de la provincia <sup>8</sup>. Á instancias de este oficial alojamos en su casa mi segundo piloto i yo, i a la tripulacion se le dió una del rei contigua a la playa, donde se acuarteló, dejando en la falúa la guardia correspondiente a su custodia. El viento siguió como se ha dicho, i desde las 5 $\frac{1}{2}$  de la tarde en adelante con mucha lluvia.

*Día 5 de dicho viernes.*—Amaneció el tiempo toldado, con poco viento del N O. i apariencia de bastante lluvia; efectivamente todo el dia fué agua i viento bonancible i vario del N O., oeste i S O., que me impidió hacer operacion alguna en levantar el plano de este puerto, i solo dispuse cortase el carpintero cuatro astas para las banderolas de piquetes o señales. Con ocasion de ir a San Carlos el soldado de la guarnicion de este fuerte Diego Villarruel, dirijí al jefe el siguiente oficio:

«Mui señor mio: Habiendo empleado todo el dia de ayer en las enfilaciones i demarcaciones precisas en todo el canal de Remolinos i en el reconocimiento de la isla de Lacao i su ensenada, llegué al anochecer a este puerto, en el que hice presente a su comandante mi comision, quien me dijo no tenía noticia alguna de oficio en orden a ella; pero que, en fuerza del conocimiento positivo de la falúa i su patron, me permitiría hacer las operaciones que necesitare, franqueándome por su parte los ausilios posibles para el mas pronto servicio del rei; pero impidiéndome (como debe) la salida a continuar mi encargo hasta tener precisa orden de V. S. para permitirlo. Yo demoraré en levantar el plano de este puerto tres o cuatro dias, donde espero las órdenes que V. S. guste comunicarme i la que corresponde, a fin de que no se postergue mi salida.—Dios, etc.»

---

8. Es incomprendible el olvido del gobernador Hurtado en comunicar a las demás autoridades de su dependencia la comision de Moraleda, no obstante de exigirle la salida del puerto de San Carlos con mal tiempo.

Al medio día, con una claridad casi momentánea, observé en la playa  $41^{\circ} 50'$  de latitud, i el segundo piloto  $41^{\circ} 52'$ , bien que ambos sin toda la exactitud necesaria para determinar la latitud precisa de un lugar <sup>9</sup>.

*Día 6 de dicho sábado.*—Este día amaneció claro, con viento fresquito por el sur, i así continuó todo. Yo lo ocupé en medir una base de mil varas (fué lo mas que permitió el terreno) entre los puntos W i M del plano, i hacer desde ellos las enfilaciones necesarias para levantarlo, i en reconocer a pié parte de la orilla del mar que comprende así en la menguante como en la creciente de las aguas.

Llegó el soldado Villarruel con una especie de pasaporte en que espresa mi comision, firmado del jefe i (cosa estraña) del escribano público; vino abierto i sin membrete que indicase el sujeto a quien se dirigía; sin embargo, yo quedé con él, porque su contenido, a la letra, es el que sigue:

«Don Francisco Hurtado, rejidor perpetuo de la mui N. i M. L. ciudad de Oran i de la plaza de Mazarquibir, gobernador, comandante jeneral e intendente de esta provincia, por quanto he destinado a una comision del real servicio i de mucha entidad e importancia al alférez de fragata i primer piloto de la real armada don José de Moraleda i al segundo piloto don Joaquin de Silva en la falúa de S. M., para que puedan verificarlo con la mayor brevedad, mando a todas las justicias i demás a quienes con este fueren requeridos, les franqueen cuantos auxilios necesitaren para el pronto despacho de la comision, de que serán recompensados i en que harán un particular servicio a S. M.—Dado en San Carlos de Chiloé, en cinco de enero de mil setecientos ochenta i siete—FRANCISCO HURTADO—Por mandato de S. S.—*Juan José Sanchez.*»

*Día 7 de dicho domingo.*—Este día, que fué igualmente sereno que el anterior, se ocupó en rectificar las enfilaciones de la base, reconocer la costa para la configuracion que le da el término del mar en las mareas altas i bajas, sondar parte del puerto hasta la punta de Remolinos, i demarcar desde ella la laja del canal i demas puntos visibles; concluido esto último, tenía ya la marea dos

<sup>9</sup> Sin embargo apenas discrepa un poco por defecto

horas de vaciante, intenté restituirme al puerto; pero era tanta la violencia del agua en dicha punta (tajada al mar), que seguramente su impetuosa rapidez no baja de seis millas por hora, con tan extraordinarias revesas i escarceo que a ninguna con mas propiedad puede dársele el nombre que esta punta tiene. Siendo pues inútiles nuestros doce remos, fondeamos a sotavento de ella para esperar a que la marea, que nos era contraria para ir al Chacao, tuviese menos fuerza. A las 5½ de la tarde, teniendo ya poca fuerza, salí del citado fondeadero para el del puerto, i bogando para conseguirlo, se arrancó entera una de las chumaceras de la regala de estribor, que está podrida en su mayor parte<sup>10</sup>.

Este dia observé la latitud de  $41^{\circ}51\frac{1}{2}'$ .

Nota: que la citada demora en la punta de Remolinos me proporcionó pasar a ver la batería provisional, que está mui inmediata a dicha punta, la que me pareció inútil, respecto a que cualesquiera embarcaciones enemigas pueden pasar fuera de su tiro de cañon; i aun cuando fuese preciso pasar debajo de él, un navío, ayudado del viento i de una corriente tan veloz como la espresada, no puede temer ser ofendido de dicha batería (de la de la Pampa de Lobos digo lo mismo) sino por casualidad, ni los que la sirvan lisonjearse del buen éxito de sus fuegos; al contrario, yo concibo dichas fortificaciones perjudiciales, porque inutilmente se emplea en sus guarniciones la tropa, en un país donde casi totalmente se carece de ella, que es la verdadera fortificacion de posesiones de esta naturaleza, que tienen multitud de parajes en donde hacer varios i cómodos desembarcos.

*Dia 8 de dicho lunes.*—Amaneció el cielo i horizonte con claridad, pero el dia bello, con viento por el sur fresquito i la marea empezando a vaciar con alguna violencia, lo que me imposibilitó acabar de sondar el puerto hasta la tarde. En este intermedio hice que el herrero del rei compusiese la bola del palo mayor con cuatro barras de fierro, que formó de dos clavos de 5 pulgadas que se le dieron para el efecto; a nuestro carpintero, que (a mi costa)

---

10. Es digno de notarse el estado de la embarcacion que se daba para explorar los procelosos mares del archipiélago, pretendiendo además que con ella se doblase su extremo austral i se corriese la costa occidental para regresar a San Carlos (Ancud) por el norte. Este hecho, o indica malevolencia i mal espíritu contra el piloto Moraleda, o una ignorancia completa respecto de la labor e importancia de la comision de que estaba encargado el distinguido piloto.

formase el resguardo de la carroza de la falúa, con tabla i media de falca por cada banda, en atencion a faltarle al inútil encerado i simple lona de algodón que la cubren mas de un palmo para llegar donde debe; i al calafate que llenase de estopa las costuras de los cubichetes que salieron de San Carlos sin calafatearse i ocasionan la introduccion abajo de la mar, que suele entrar por las bordas en esta embarcacion, que es mui sucia. Entre tanto, el segundo piloto tomó las medidas i cortó el trinquete redondo de bordillos, que los marineros empezaron a coser. A poco mas del medio dia, que la marea permitió salir a sondar, lo verificamos, concluyendo a las 5½ de la tarde, a tiempo que la vaciante del mar tenía ya alguna violencia.

*Dia 9 de dicho martes.*—Este dia amaneció claro, el viento apacible por el SSE. i la marea vaciando. A las 9½, quedando aun hora i media de marea contraria, salí del Chacao i me dirijí al remo a montar la punta de Tres Cruces, donde el viento, que ya estaba algo fuerte por el sur, i la marca, que empezaba a llenar, directamente opuesta al viento, formaba un repiladero i escarceo bastante grande e incómodo para el trabajo de la embarcacion (cabecea mucho), pues la marea tiene en esta punta un impulso mui semejante al de la de Remolinos, i su velocidad es de 5 millas por hora. Con el motivo espresado, me cercioré del juicio formado acerca de la tripulacion de la falúa, esto es, de su impericia para el caso; entre todos solo hallé al patron i tres marineros que efectivamente lo fuesen, pues los demás no son otra cosa que mozos de fuerza, sin conocimiento alguno de mar. Con bastante trabajo i dilacion monté a las 11½ la citada punta de Tres Cruces, i favoreciéndome ya el viento algo me puse a la vela, i bordeando entré a reconocer i sondar la ensenada de Manao. Al medio dia observé la latitud de 41° 59½' (el segundo piloto 41° 51'), i a poco mas de la una llegué a fondear en lo interior de la ensenada, a quien llaman estero.

Esta grande ensenada está descubierta a los vientos del NNE. al ESE., que son justamente los menos violentos i duraderos del año, pero abrigada de todos los demás, que son los dominantes i mas impetuosos, particularmente del norte al oeste. Por ella se puede atacar i tomar por las espaldas el fuerte i pueblo del Chacao con mucha prontitud i facilidad, pues todo lo proporciona la cercanía a aquel, i el hondable i buen fondeadero de esta ensena-

da, i su playa, toda capaz de desembarcos. Inmediato al sitio donde anclé, están los vestijios i delineacion de una grada, donde parece se construyó alguna embarcacion, como paquebot u otra semejante, i tambien a corta distancia se halla la capilla i seis chozas despobladas, las que solo tienen habitantes los cuatro o seis dias que dura la mision de doctrina i cumplimiento de Iglesia anual, en las cuales se congregan en este lugar todos los moradores de la cercanía, que viven dispersos en la campaña. El natural don Pedro Naucucheo, cacique de este territorio, se ofreció a servir en lo que pudiese, pero no ocurrió nada en que ocuparlo. Yo fui a pié a reconocer el riachuelo i las orillas del mar vecinas al desembarcadero nuestro, donde hice las enfilaciones precisas a la comision, i a las 4 de la tarde, empezando la marea contraria, salimos de Manao al remo, en calma. A las 4 millas de navegacion, reconociendo, arrumbando i midiendo las distancias de la costa, ya a ciento, ya a doscientas varas de ella, nos hallamos inmediatos a la punta de Chilen, que es rasa i echa bajo al sur, a distancia de 600 a 700 varas; con este motivo, la marea vaciante, que desde aquí toma su direccion hacia el sur, i la marejada del viento, que había soplado fresco por el S S E. i sur, costó bastante trabajo montar al remo dicha punta, desde la cual, a la vela, con el viento que oportunamente volvió a soplar por el S S E., a las 6½ me dirigí a la ensenada de Linao, adonde llegué a las 8½ de la noche, dando fondo en 2½ brazas de agua, cascajo, como a cincuenta varas de la playa. La ensenada dicha se me representó una buena bahía, por lo que luego que bajé a tierra hice solicitar al alcalde de naturales Gaspar Millahueico; vino pronto. Le hice saber mi comision i pedí los ausilios que estuviesen de su parte para cumplirla; a todo se ofreció gustoso, i en esta virtud le encargué dos caballos i un guia para la mañana siguiente, los que dijo vendrían sin falta. Nosotros ocupamos la casa que llaman de mita <sup>11</sup>, donde aloja el religioso que viene anualmente a hacer la mision doctrinal i cumplimiento de Iglesia; las demás casitas, o mas bien chozas, están desiertas como en Manao.

---

11. La casa mita, como la llaman ahora, es un anexo necesario a las capillas, pues sirve para el alojamiento de los curas, cuando asisten, una vez al año, para celebrar al patrono o patrona de las capillas. Al presente suelen ser un recurso para los viajeros que, obligados por el mal tiempo u otra circunstancia, han menester de algun abrigo durante la noche.

*Día 10 de dicho miércoles.*—Amaneció el día bello, con viento bonancible por el S S E. i la marea acabando de crecer. A las 7 llegó el citado alcalde i destacó jente de la suya en solicitud de los caballos; pero éstos no llegaron hasta las 9, a cuya hora me puse en camino, acompañado del segundo piloto, el alcalde dicho, don Santiago Cayuleigu, cacique del territorio, i de otros naturales a caballo i a pié, que me condujeron las agujas de demarcar para las enfilaciones que hice en el istmo de la peninsulita de Linao i en la mayor altura de ella. Despues pasé a reconocer el rio de Metenguen, que me dijeron era caudaloso; pero hallé ser solo un arroyo de poca consideracion, i a las 2½ de la tarde me restituí al alojamiento, donde hice comer conmigo al cacique i alcalde. El resto de la tarde (porque la marea creciente, con alguna violencia, impidió sondar la ensenada, que es de bastante estension i profundidad) la ocupé en hacer enfilaciones en el fondeadero de la capilla, i la jente de mar en acabar de coser el trinquete redondo, en que se han invertido cartorce bordillos, el hilado de lana i las cuatro sogas o lias de fardos en relingas, todo dado para el citado efecto. Se hizo tambien con otros ocho bordillos una sobre-carroza que nos sirva de defensa a la lluvia, respecto a que el encerado o lona dichos se pasa todo i, como se ha dicho, son mui cortos, todo a fin de precaver nuestros víveres i los mui escasos que la tripulacion ha embarcado.

*Día 11 de dicho jueves.*—Este día amaneció mui apacible, con blando viento por el sur i la marea creciendo. A las 5 salí con la falúa a reconocer i sondar los fondos de este puerto de Linao, i hallándose una escelente bahía capaz de muchas embarcaciones, determiné levantar su plano particular. A las 9½, estando ya la marea vaciante con alguna fuerza, lo que me imposibilitaba las sondas exactas, me dirigí al desembarcadero de la capilla, i luego a reconocer parte del terreno, mandando al carpintero hiciese seis cornamusas para dar vuelta a las escotas i amuras del trinquete redondo. A las dos de la tarde, todavía con algo de marea vaciante, volví a salir a acabar de sondar la boca de la bahía i sus ensenadas, lo que habiendo concluido al anochecer, me restituí al surjidero de la capilla.

Nota: que en inquirir las calidades del fondo se consumieron tres velas de sebo, quitándose para el escandallo; en está opera-

cion se rompió la sondalesa, quedando en el fondo  $26\frac{1}{2}$  brazas de ella, con uno de los escandallos pequeños.

*Día 12 de dicho viernes.*—Amaneció el cielo toldado, el viento mui flojo i vario del este al N E. i la marea a media creciente. A las  $6\frac{1}{2}$  salí a reconocer i sondar el arrecife de la fuera de la bahía, que sale de lo mas oriental de la peninsulita de Linao (llaman a ésta Guapi Linao), i habiéndolo conseguido, me restituí adentro a las 11 i pasé a medir la base desde la playa de la capilla hasta la punta de Doca, cuya distancia hallé ser de 2801 varas; ractifiquéla i hechas las enfilaciones necesarias en sus extremos, me restituí al alojamiento a las  $2\frac{1}{2}$  de la tarde, empleando el resto del día i parte de la noche en delinear el plano.

Nota: que este día se han consumido cuarenta i ocho varas de una de las piezas de sondalesa, por no haber otro cabo de que echar mano, en brazas para el trinquete redondo, las que tambien son necesarias para aguantar a barlovento las botavaras de las velas de abanico, porque siendo la lona de ellas mui impropia para esta embarcacion, pues el excesivo peso hace cimbrar tanto las botavaras, que continuamente están espuestas a faltar con los vientos frescos, i además disminuyen considerablemente el andar <sup>12</sup>.

Tambien mandé al carpintero hiciese un carretel para uso de la corredera i unos cuantos toletes de mucho mas grueso que el que corresponde, porque la accion del remo va deshaciendo la regala de estribor, por su mal estado.

*Día 13 de dicho sábado.*—Amaneció el tiempo acelajado, en calma, i la marca creciendo en direccion contraria a la continuacion del viaje. A las 9, siendo ya su fuerza vencible con los remos, salí de Linao i a las  $10\frac{1}{2}$ , estando ya fuera de puntas, entró el viento vario i bonancible del este al N E., con el que me puse a la vela i seguí bordeando, reconociendo la costa i enfilando sus puntas al rendir los bordos cerca de tierra para la formacion del plano jeneral de la isla grande. Al medio día observé la latitud de  $42^{\circ} 8\frac{1}{2}'$  (el segundo piloto  $42^{\circ} 10'$ ), i al mismo tiempo me hallaba de 500 a 600 varas distante de la peña de Lliuco, que demarqué al  $S 5^{\circ} E.$ , i

---

12. Todo esto pone de manifiesto las malas condiciones bajo las cuales se hizo salir a Moraleda para la esploracion de Chiloé, i el carácter despótico i autoritario del gobernador del archipiélago.

distábamos de la costa poco mas de media milla, notando que desde el arrecife de los Lobos de Linao hacia el SE. corre el placer de arena, zahorra o lastre menudo, muchos quilmahues (o mejillones pequeños), i algunas piedras gruesas sueltas de poco fondo, pues al rendir los bordos de tierra hallé  $2\frac{1}{2}$ , 3 i 4 brazas de agua, i a mui poco de haber virado de bordo se encuentran de pronto de 20 a 25 brazas, arena, a distancia de tierra como tres cuartos de milla o 1600 varas; desde Lliuco hacia las puntas de Aucho i Queñiau, el poco fondo solo sale de ciento a ciento cincuenta varas de la costa, i por lo comun se descubre en la bajamar de aguas vivas. A las 3 de la tarde me hallaba embocando el canal que forman la isla grande i la de Caucahué, i a este tiempo reconocí el bajo que sale de la primera, a distancia como de 500 varas; tiene a bajamar entre  $1\frac{1}{2}$  i 2 brazas de agua, arena, i deja libre el resto del canal hasta Caucahué, que es de casi 2000 varas, con fondo de 30 a 40 brazas, lama. A las  $4\frac{1}{2}$  entré en el estero o puertecito de Huiti, di fondo cerca de la capilla, en  $2\frac{1}{2}$  brazas de agua, bajé a tierra, e hice que cada uno de los marineros sacase su equipaje a la playa, con el fin de averiguar el robo de una libra de acero en barra, que con un costalito de harina de comer, les hicieron a dos de ellos la noche anterior; pero habiendo hecho registrar todo con la mayor escrupulosidad, no se halló ni el efecto ni indicios ninguno. A poco rato, con motivo de haber hallado una sonda bastante profunda a la entrada de este puertecito, determiné levantar su plano particular, para lo que inmediatamente pasé a medir una base de 400 varas (fué lo mas que permitió el terreno), i hechas en sus estremos las enfilaciones necesarias para la formacion del plano, me restituí al surjidero, adonde me dijeron había estado el cacique del territorio don Juan Colo, que vino a ofrecerse a servir al rei en lo que pudiese; pero ni yo lo ví ni ocurrió nada en que ocuparlo. En este lugar (igualmente desierto que los anteriores) no hai mas que ruinas de chozas, por lo que me alojé en la sacristía de la capilla, viéndome precisado a trabajar en ésta, porque aquella no tenía resguardo i el tiempo amenazaba ser lluvioso.

*Dia 14 de dicho domingo.*—Este dia amaneció oscuro, con viento a ráfagas fuertes del oeste i O N O., i mucha lluvia; a poco mas de las 6 cesó algo ésta, rectifiqué las enfilaciones de la base, i volviendo a repetir la lluvia copiosa, no pude acabar de sondar el puerto. Todo el resto del dia se mantuvo el tiempo como se ha di-

cho i yo me ocupé en la delineacion del plano i reconocimiento de su estero.

Nota: que con motivo del dia han concurrido a la capilla diez personas de ambos sexos, a rezar el rosario a coros, i es parece el equivalente a la misa de precepto, que no oyen jamás, a escepcion de los tres o cuatro dias que les dura la mision circular de los relijiosos párrocos en cada un año.

*Dia 15 de dicho lunes.* — Amaneció el tiempo algo claro, el viento por el S S E. fresquito i la marea creciendo, todo contrario a la prosecucion de mi viaje. A las 6½ vinieron el cacique dicho i el alcalde Pascual Penghel, quien se disculpó (de oficio propio) de no haber venido antes a ofrecerse a servir al rei, por estar distante, solicitando una piragua para conducir a San Carlos los tributos de su jurisdiccion. Se le dieron las gracias por su buen deseo, i a las 8½, estando aun creciendo el agua, i el viento a ráfagas por el sur, salí de este puerto concluyendo el reconocimiento de su sonda, i a bordos seguí arrumbando i enfilando las puntas de la isla grande i de la de Caucahué, que sucesivamente se iban descubriendo, i tomando conocimiento de sus costas; a las 11½ entré en el estero de Tuildad, que es abrigado de todos vientos i de proporcionado buen fondo, desde 20 hasta 10 brazas, sobre suelo de lama i arena, que se hallan a cien varas de tierra; pero es de corta estension. De este paraje salí a la 1¼ de la tarde i me dirijí al puerto de Pumulumun, en la isla dicha de Caucahué, el que noté no ser mas que una radita o caleta, apropósito solamente para piraguas u otras embarcaciones de su tamaño. De aquí pasé a Chogon, capilla en la continuacion de la isla grande, i de Chogon, doblando su punta (hace morro), a bordos contra el viento, que estaba fresco por el sur, i la marea, que ya empezaba a crecer, tambien contraria, pasé al puerto de Quicaví, el cual no es mas que una laguna salada de 500 a 600 varas de estension de N E. a S E., i como 350 de ancho de N O. a S E., con tan pequeña boca al mar, que solo tiene 35 varas de ancho i con una peña en medio, que a bajamar aun a las piraguas hace difícil i cuidadosa la entrada en la laguna, por lo que las mas dan fondo fuera. Este dia pasó navegando al norte una embarcacion nueva, a la que fui i supe la había construido en el astillero de Dalcahue su dueño don Juan Ignacio Galindano, que iba en ella para San Carlos; es un buque de 5 a 6 mil quintales, i su aparejo

de bergantin, pero incompleto. Al anohecer fondearon a la boca de la laguna dos piraguas que siguen viaje al norte.

*Dia 16 de dicho martes.*—Este dia amaneci6 toldado, con alguna lluvia, el viento bastante fresco por el norte i la marea creciendo; a las 7 pas6 de arribada hacia el sur la embarcacion dicha ayer, i luego lo ejecutaron tambien las piraguas que estaban surtas a la boca de la laguna. A las 7½, hechas ya las enfilaciones i demarcaciones necesarias para el desempe6o de mi encargo, salí de Quicaví para Tenaun, adonde llegué en 36 minutos de tiempo, ayudado del citado viento, que arreció tanto que con el trinquete solo echábamos de 13 a 14 millas por hora, segun manifestó la corredera. Al oeste de la punta de Tenaun encontramos fondeadas dichas embarcaciones, i nosotros nos dirigimos a la poblacion; esta es la mayor que he visto hasta aquí de esta isla, pero igualmente desierta que las demás; tiene 27 casas, a la rústica unas, chozas otras, i habitada solo la del relijioso franciscano misionero del partido (llaman cabecera) de esta villa, el que con el mayor cari6o nos hosped6 i agasaj6 en su casa. El puerto lo es para abrigarse las piraguas i otras embarcaciones menores de los vientos desde el este por el norte al oeste, pues no es mas que un peque6o seno de la costa, aunque de bastante profundidad para surjir cualesquiera otras embarcaciones. Todo el dia continu6 el viento duro, con menuda lluvia, i desde las diez con tan grande cerrazon, que las islas fronteras de Linlin i Linua, que están a poco mas de una milla de distancia de este surjidero, no se distinguían sin6 a peque6os intervalos, i en esta misma disposicion anoheci6, con el viento algo mas moderado.

*Dia 17 de dicho miércoles.*—Amaneci6 i sigui6 este dia como el anterior, esto es, con viento vario del norte al N O., ya mas, ya menos fuerte, lluvia i cerrazon, la que me impidi6 seguir viaje, por la imposibilidad de poder hacer las enfilaciones i demarcaciones de unas puntas con otras para la formacion del plano jeneral de la isla grande, como uno de los objetos principales de mi comision.

*Dia 18 de dicho jueves.*—Este dia amaneci6 algo claro, el viento por el S O. bonancible, i la marca acabando de vaciar. Hice en la playa todas las enfilaciones necesarias, así de la costa de la isla grande como de sus inmediatas peque6as i entregué a don Juan

Galindano un parte de oficio para el jefe comandante jeneral de la provincia del tenor siguiente:

«Mui señor mio: Con motivo de haberme detenido dos dias en esta cabecera o villa de Tenaun el mal tiempo, el que tambien hizo arribar la embarcacion nueva que conduce esta, no pierdo la ocasion de noticiar a V. S. que a la fecha tengo levantado el plano jeneral de la isla de Chiloé comprendido entre la punta de Punguñan i este lugar, por el este, i los particulares de los puertos del Chacao, Linao i Huiti, i que sigo hoi mi comision reconociendo por menor todo.

Los caciques i alcaldes de todas las capillas en que he estado, se han ofrecido prontos a servir a S. M. en cuanto pudiesen; pero solo he ocupado a los de Linao, quienes efectivamente cumplieron lo ofrecido.

No ocurre otra cosa digna de la atencion de V. S. sino que la regala o borda de estribor de la falúa sigue cada dia manifestando mas su pudricion, pero esté V. S. seguro que esto no será obstáculo para dejar de continuar con la mayor actividad i esmero en el desempeño de este importante servicio del soberano.—Dios, etc.»

A las 9, estando a medio crecer la marca (tiene aquí poca violencia), aunque contraria al viaje, i el viento dicho, que tambien lo era, me hice a la vela dejando el surjidero de Tenaun; a las 11½ empezó el viento a variar, llamándose ya al N O., ya al oeste o travesía, con ráfagas algo fuertes, algunos aguaceros, i mui mal cariz en el horizonte del S O. por el oeste hasta el norte. Sin embargo, continué bordeando, rindiendo unas bordadas en la costa de la isla de Linlin i otras en la de la grande de Chiloé; pero a las 3¼ de la tarde nos cargó una lluvia de granizo menudo i viento tan fuerte por el oeste que me obligó a cargar la mayor i arribar a guarecerme en el surjidero de Calen con el trinquete aventado. Vista la imposibilidad de ganar nada para adelante, a las 4½ di fondo en dicho sitio, donde encontré una piragua grande que tambien había arribado a él, sin embargo de serle favorable el viento, pues se dirijía a San Carlos. La casa de mita estaba ocupada por el dueño i tripulacion de dicha piragua, por lo que hice llamar al alcalde de naturales Domingo Millalonco para que la hiciese desocupar i alojarme en ella. Efectivamente lo verificó luego, ofreciéndose al servicio del rei con las mayores demostraciones de rendi-

miento i afecto a S. M., a que acompañó su hermano Luis i el cacique del territorio don Juan Paicul. El tiempo continuó como se ha dicho hasta poco despues de anochecer, que abonanzó algo el viento.

Nota: que al embarcarme en Tenaun llegó una piragua grande tripulada con 18 hombres, a disposicion de un relijioso franciscano, presidente de los misioneros de esta provincia, el que viene de internarse por los esteros o rios de la costa firme de la cordillera nevada de los Andes, en solicitud de la quimérica imaginaria gran poblacion de los Césares; pero yo, que siempre he mirado con tedio el tiempo, trabajo i caudal que se consume en semejante indagacion, así por lo inverosímil de la cosa en si misma, como por los instrumentos auténticos que hai i se citan en las historias de los reinos del Perú i Chile por el inca Garcilaso i Antonio de Herrera, autor de las *Décadas de Indias*, a quien para escribirlas se franquearon de órden del rei todos los archivos del paradero i fin de los españoles que poblaban a la Imperial, Boroa, Osorno, Villarica i demás ciudades, que dentro del mismo siglo 16 de su fundacion fueron destruidas por la sublevacion jeneral de los indios de ambos reinos, los cuales impiden dar asenso a tales quimeras, no me detuve a investigar el éxito de esta espedicion por continuar la mia.

*Día 19 de dicho viernes.*—Amaneció el tiempo bello, el viento mui bonancible por el S S O. i la marea vaciando. A las 7 pasé a hacer enfilaciones en la playa de la capilla para la exacta colocacion de las islas cercanas a la grande i luego a sondar la ensenada de Calen i estero de Tocoihué; este tiene a pleamar de aguas vivas 18½ brazas en su boca, fondo de lama i arena, i desde este punto para tierra de una i otra costas disminuye con prontitud a 9, 8, 7 i 5 brazas, a distancia de 50 varas de su orilla; tiene de boca 200 varas, i se interna cosa de mil, finalizando en un pequeño arroyuelo. La ensenada dicha es un corto seno en la continuacion de la costa; está desabrigada de los vientos desde el S O. por el sur hasta el E N E. i cubierta de todos los demás; sus fondos, a cien varas de la playa, son de 7 a 9 brazas, arena, i desde aquí van aumentando para afuera, de modo que a 500 varas de tierra se hallan de 25 a 30 brazas, arena i lama. A las 2½ de la tarde salí de Calen; me acompañaron a la playa el alcalde rejidor i otros varios naturales, los que, al hacerme a la vela

dieron tres voces de viva el rei, a las que, largando la bandera, les correspondí con una. El resto del día seguí reconociendo i enfilando las puntas i ensenadas de la isla grande i sus inmediatas, ya al remo, ya a la vela, porque el viento era poco e inconstante del S O., sur i S E. Pasando inmediato al pequeño estero de Coquihuil i capilla de Quetalco, que están en la continuacion de la costa de Chiloé, a las 9½ de la noche llegué a Dalcahue, en la misma isla, i pasé a alojarme en la casa de mita.

*Día 20 de dicho sábado.*—Este día amaneció acelajado, el viento por el norte bonancible i la marea casi acabando de vaciar. A las 6½ salí a reconocer, enflar i sondar el canal que forman las islas grande i Quinchao por su mayor angostura, donde la velocidad de las mareas es de 3½ a 4 millas por hora, lo que impidiéndome ejecutar el sondeo con exactitud, me obligó a restituirme al alojamiento de Dalcahue a las 10½. A la 1¼ de la tarde volví a salir al sondeo hasta las 7, que costando bastante trabajo contrarrestar la marea llegué al alojamiento. Este canal, cuya mayor angostura de tierra a tierra es de 900 a 1000 varas desde la punta de Cuyumué, que es la mas occidental de la isla de Quinchao, hasta la costa de la grande, al medio tiene 15 brazas de agua a bajamar completa, i de ellas para ambas playas va disminuyendo proporcionalmente hasta 5, que se encuentran de 35 a 40 varas de tierra de Quinchao i de 90 a 100 de la de Chiloé, todo el fondo arena, conchuela i cascajo, con tal cual manchon de lama i sargazos de marisco, del cual abundan mucho ambas playas, especialmente quilmahues o mejillones pequeños.

*Día 21 de dicho domingo.*—Amaneció el tiempo acelajado, el viento mui bonancible por el N E, i la marea vaciando. A las 6 salí a reconocer el bajo del astillero, que dista poco mas de media legua al sur de la angostura, i estando a bajamar perfecta, le hallé una vara escasa de agua, fondo de arena i conchas con mucho sargazo; sale de la costa de la isla grande hasta 800 varas i dista de la de Quinchao de 1400 a 1500; este último espacio (estando la marea como se ha dicho) tiene desde 3½ hasta 4½ brazas, de donde resulta no ser paso para navíos grandes sino de media marea creciente hasta media menguante, porque el aumento de las mareas aquí es de mui poco mas de dos brazas. A las 11½ me restituí al alojamiento i a la 1½ de la tarde me hice a la vela continuando mi viaje entre las islas

grande i Quinchao, reconociendo sus costas, arrumbándolas i enfilando sus puntas i midiendo las distancias por la corredera, ya a la vela, ya al remo. A las 7½, hallándome tanto avante o al montar la punta de Aguantao, en la isla grande, reconocí un bajo que se avanza al oriente directo de ella algo mas de media milla o 1200 varas; por su extremo de fuera tiene una vara escasa de agua (tocamos con el timon) a bajamar completa, i de pronto se cae a 5 brazas, fondo suficiente para un navío de guerra; la estension de dicho bajo, de setentrion a mediodia, es como de 400 varas, todo de arena, lama i algun marisco. Desde él continué al remo, con la marea ya contraria, hasta Curahué, donde dí fondo a las 9 de la noche; bajé a tierra i alojé en la sacristía de la capilla, que franqueó el alcalde de naturales, por no haber habitacion alguna.

Nota: que al alojarme en la sacristía dicha, como en la de la capilla de Huiti, me ha obligado el no ser de servicio la tienda de campaña que se me dió en San Carlos, por el mal estado en que se halla <sup>13</sup>.

*Dia 22 de dicho lunes.*—Este dia amaneció el tiempo bello, con apacible viento del S S E., el que a pocas horas calmó i luego siguió nui vario del S O., oeste i N O. con algunas rafaguitas durante todo el dia. Yo ocupé éste en la continuacion del plano jeneral de la isla, por medio de las enfilaciones i reconocimientos hechos en el anterior.

*Dia 23 de dicho martes.*—Amaneció el tiempo acelajado, en calma i la marca vaciando. A las 6 salí por tierra a hacer enfilaciones en la punta rasa de Curahué, i por mar a hacer la misma diligencia en la de Quelquel. Intenté medir una base desde la punta de Tutil, en la isla grande, a la de Yelqui, en la de Lemui; pero el viento i marea no me lo permitieron hacer con la exactitud necesaria, i luego lo verifiqué entre esta última punta i la de Curahué, hallando 6540 varas de distancia de una a otra, invirtiendo en lo dicho i en reconocer parte de los fondos de este canal del norte de la entrada a Castro el resto del dia, durante el cual fué el viento vario del S O. al N O., ya bonancible, ya a ráfagas algo fuertes, con alguna lluvia.

*Dia 24 de dicho miércoles.*—Amaneció el dia cerrado, con lluvia

---

13. Nueva queja justificada contra el gobernador don Francisco Hurtado.

fuerte i mucho viento del S O. al oeste, vario; así continuó hasta el anochecer, con la lluvia algo mas moderada desde medio dia en adelante, lo que me impidió hacer operacion alguna de las necesarias para levantar el plano del canal del norte dicho ayer, por lo que empleé el dia en la delineacion del trabajo del anterior. Anocheció el tiempo como se ha dicho i poco despues arreció el agua i disminuyó el viento.

*Dia 25 de dicho jueves.*—Este dia amaneció claro, aunque el horizonte del tercer cuadrante mui cargado, el viento bonancible por el S S O. i la marea empezando a vaciar. A las 6 $\frac{1}{4}$  salí por mar a hacer enfilaciones en la punta de Tutil (es la oriental de la boca del estero de Castro) i a las 10, hechas i rectificadas ya, i reconocido el terreno i fondos vecinos, atravesé dicho canal, haciendo la misma operacion; pasé, continuándola, a tomar conocimiento del pequeño paso que hai entre la islita de Linlinao i la costa de la grande, i hallé ser solo practicable para botes, piraguas i otras embarcaciones semejantes, pues a bajamar tiene de tres a cuatro piés de agua el bajo que atraviesa de una a otra isla, sobre la direccion de E S E.-O N O., igualmente que dicha islita; pero el resto del citado paso es capaz de la mayor embarcacion o un pequeño puerto de bastante abrigo. De aquí pasé a la punta de Yelqui, que es la mas N O. de la isla de Lemui, i de ella atravesé el canal, sondándolo hasta Curahué. A este último llegué a las 3 de la tarde, i el resto del dia lo empleé en los planos jenerales de la isla grande i particular del canal dicho del norte de Lemui. El tiempo continuó como se ha dicho hasta cerca del anochecer, que empezó a ser lluvioso, con algunas ráfagas de viento por el este i N E., algo frescas.

*Dia 26 de dicho viernes.*—Amaneció el tiempo acelajado, con fatal senblante en el horizonte desde el S O. por el oeste al norte, el viento mui fuerte i vario del norte al N O. i lluvia. A las 6 $\frac{1}{2}$  de la mañana saltó el viento a la travesía u oeste, con tan furiosas ráfagas, que parecía quererse llevar la capilla i arrancar los árboles, segun los sacudía; inmediatamente pasé a hacer desarbolar la falúa i amarrarla a barba de gato con los dos rezones, no obstante de estar en surjidero seguro, respecto a dicho viento. El estar el tiempo como se ha dicho me impidió continuar por mar las operaciones propias a levantar el plano del canal citado anteriormente, por lo que lo ocupé en delinear el trabajo hecho ayer.

Nota: que este día hice llamar a la tripulación de la falúa, i en presencia del segundo piloto don Joaquín de Silva i del patron José Papá, juntos todos, les hice saber tenía en mi poder la paga de un mes, a razón de ocho pesos por cada individuo (escluso el patron), la que había determinado suministrarles en Castro; pero que, respecto a no deber yo aventurar a la voluntariedad de cada uno de ellos la provision de los víveres que necesitase para su subsistencia en el resto de la espedicion, así porque lo prohíbe absolutamente el rei en todas sus embarcaciones, por las fatales resultas que ocasionaría semejante práctica, como por la experiencia adquirida desde la salida de San Carlos, donde (no obstante mi representacion verbal al jefe de lo ruinoso de tal disposicion) se le mandó a cada uno bastimentarse por sí mismo, tenía resuelto invertir parte de dicha paga en los víveres que fuesen necesarios, los que indispensablemente se habían de hacer i embarcar a presencia mia, i así, que dijese las cantidades de que se proveen para sus viajes a las cordilleras del continente firme de dos a tres meses i la clase de alimentos de que usan, para proporcionarles los precios para algo mas de dos meses de tiempo; todos contestaron unánimes que con dos chiguas de trigo reducidas a bizcocho, otras dos de papas i una de harina de cebada tostada para el ulpo (llaman así a dicha harina revuelta con agua, i es alimento mui usual de estas jentes) tenían bastante cada uno, manifestando al mismo tiempo quedar mui satisfechos de esta determinacion. Inmediatamente, porque se presentó ocasion de ir un hombre a la ciudad, dirijí al correjidor, teniente de justicia mayor de ella, la siguiente carta de oficio.

«Mui señor mio: La adjunta carta del señor gobernador comandante jeneral de la provincia, que acompaño, impondrá a V. S. de mi importante comision i de cuanto debe propender por su parte al mejor i mas pronto servicio del soberano. En esta virtud, no teniendo la tripulación de la falúa de S. M. de mi mando víveres algunos para continuar la espedicion, se ha de servir Ud. mandar acopiar con la mayor prontitud lo que espreso en la relacion de ellos que incluyo, cuyo importe satisfaré a Ud. a mi llegada a esa capital. Igualmente se ha de servir Ud. mandar estén prontos los prácticos de la costas de los Payos i sur de esta isla, Martín Cauchau, Marcelo Arrascaldá i Vidal o Quintipoi, de los cuales dos se deben embarcar conmigo para continuar el resto del viaje, como

peritos en dicha navegacion, evitando por este medio el atraso que sin él experimentaría esta comision, en que tanto se interesa el servicio del rei.—Dios, etc.»

*Dia 27 de dicho sábado.*—Este dia amaneció algo claro, en calma i la marea creciendo, por lo que hice arbolar la falúa, i a las 6¼ me dirijí con ella a la punta de Challihué, que es la mas N E. de la isla de Lemui, adonde llegué a las 7½. Hice las enfilaciones necesarias para la mayor exactitud del plano jeneral de la isla grande, i el particular de los canales de la entrada al estero de Castro; sondé casi todo el del norte, reconociendo las calidades del fondo, i a la 1¾ de la tarde me restituí al alojamiento de Curahué, empleando el resto del dia, que fué de bonanza, en delinear lo dicho, dejando concluido el citado plano de este canal i el jeneral hasta la punta de Tutil. Anoheció el tiempo toldado, en calma.

*Dia 28 de dicho domingo.*—Amaneció el tiempo toldado, el viento por el norte fresquito i la marea creciendo. A las 5¼ salí de Curahué dirijiéndome a la ciudad i estero de Castro, haciendo en el tránsito las enfilaciones i reconocimientos propios de mi comision. A las 8½, montada la punta de Pebque, avisté la ciudad e hice largar la bandera. A las 8¾, por señas que hacían de la playa de Yutui, atraqué a ella i recibí la contestacion a mi carta de oficio citado en orden a víveres (firmada de don Francisco Andrade, sin embargo de no ser ya éste correjidor, a cuyo empleo dirijí yo la mia), en que se me noticia quedaban ya impartidas las providencias necesarias al acopio de víveres i prácticos guaihuenes pedidos. A las 10 llegué al desembarcadero de Castro, i luego, con la tripulacion (a escepcion de la de guardia), pasé a oír la última misa de la ciudad. El comandante de las armas, que era el capitán de milicias don José Narciso García (al paso) me participó estaba encargado del acopio de los víveres pedidos, i el alcalde ordinario de primer voto don José Perez, que ya había dado las disposiciones precisas para mi habilitacion. Yo les espresé lo urgente que era la prontitud en el asunto i lo mucho que se interesaba el servicio del rei.

El alcalde provincial i alférez real don Fernando Andrade me dió casa para mi habitacion, i el comandante de las armas otra contigua para la jente de mar.

*Día 29 de dicho lunes.*—Este día amaneció algo oscuro, la marea creciendo i el viento por el norte bonancible. A las 6½ salí a medir una base desde la punta de Niculao (es el desembarcadero de la ciudad) hasta la costa del frente, directamente al rumbo del este, la que hallé de 1965 varas; en esto, rectificar la medida i hacer todas las enfilaciones precisas para la continuacion del plano de este estero o ria, se ocupó el día, que desde las doce en adelante hubo alguna garúa i arreció mas el viento dicho.

*Día 30 de dicho martes.*—Amaneció el día claro, en calma, i a las 6½ salí a sondear desde la ciudad sobre los rumbos de E.-O. i N O. - S E. todo el estero hasta su fondo o parte mas setentrional, lo que habiendo verificado, me restituí a la ciudad a la 1½ de la tarde, ya con viento fresco por el norte, el que luego llamó al N O. a ráfagas fuertes de dicha parte i de la del oeste, el que siguiendo así, hasta mui entrada la noche, que abonanzó algo, me impidió continuar el sondeo en el resto del día.

*Día 31 de enero, miércoles.*—Este día amaneció toldado, en calma i con menuda lluvia. A las 7¼ salí a continuar el sondeo desde el desembarcadero de la ciudad hacia el sur, como en el día anterior, esto es, sobre los rumbos de E.-O. i N O.-S E., hasta las 2½ de la tarde, en que volví a la ciudad con viento bonancible por el norte i lluvia algo mas recia que la dicha; así siguió hasta después de anohecer, que cesó todo i serenó el tiempo.

*Día 1º de febrero, jueves.*—Amaneció el día opaco i el viento blando por el oeste. A las 6½ salí a seguir el sondeo, lo que continué hasta las 2 de la tarde, que regresé a la ciudad, costando bastante trabajo el llegar a ella, porque poco después del medio día empezó a ventar el norte fresco con bastante lluvia, i así siguió toda la tarde i noche.

*Día 2 de dicho viernes.*—Este día amaneció mui cerrado, con fuerte lluvia, i poco viento de la travesía u oeste. A las 9½ de la mañana saltó de contraste al sur igualmente fuerte, cesó el agua i aclaró el tiempo. Yo me ocupé en la delineacion del plano de este estero, continuando el viento dicho, i así anoheció. Al anohecer se me presentaron (de instancia propia) los dos indios guailucnes Marcelo Lopez i Lorenzo Curcuyen, que por hallarse ausentes los

nombrados en mi oficio de 26 del pasado, han sido traídos de la isla Chaulinec para servir de prácticos en la continuacion de mi viaje. El primero, hombre viejo, enfermo i casi ciego, pues aseguró no conocer a nadie a distancia de veinte pasos, dijo haber navegado bastante por las costas de los Payos; pero las circunstancias espresadas i su suma estupidez lo inhabilitan para el intento. El segundo declaró no tener conocimiento de las costas dichas, sí alguno de las islas que componen el archipiélago de las Guaitecas, que comunmente llaman de Chonos, lo que tampoco hace al caso de la comision presente. De todo di noticia verbal al alcalde don José Perez (no tenía ni aun la de haber llegado estos indios ayer de mañana), en vista de lo cual dispuso saliesen a buscar otros dos, que él nombró i dijo ser mucho mas apropiado para el intento i que se retirasen los dichos.

Nota: que atendiendo al mal estado del buque que me conduce, a haber sido desatendida la representacion que al intento hice al jefe, con arreglo a los artículos II i III del tratado segundo, título 5º de las Reales Ordenanzas de la Armada, el dia 3 del pasado, en que en el acto de haberme de hacer a la vela del puerto de San Carlos se me dió el mando de la falúa, i a la ninguna intelijencia en asuntos de marina del espresado jefe i dependientes de real hacienda a quienes encargó S. S. la recorrida i habilitacion del citado buque, por lo que pudiese en adelante convenir a mi derecho, pedí se hiciese reconocimiento exacto de dicha embarcacion, dirijiendo al alcalde de primer voto de la ciudad, don José Perez, un oficio cuya copia a la letra es la que sigue:

«Mui señor mio: Habiendo visto yo el mal estado en que se halla el casco de la falúa del rei nombrada el *Socorro*, de mi mando, destinada al reconocimiento por menor de todo el contorno marítimo de esta isla de Chiloé, i recelando que no pueda resistir el todo de la comision, mayormente en la costa occidental, donde siempre es grande i continua la mar de travesía i frecuentes los vientos de esta parte, por lo que pueda convenir a mi derecho en lo sucesivo se ha de servir Ud., acompañado de los demás miembros de justicia, comandante de las armas de esta ciudad, i de los intelijentes en asuntos de marina que se hallan en estas cercanías construyendo embarcaciones, pasar al reconocimiento exacto de la citada falúa, i hecho, librame un instrumento autorizado en la mejor forma, con la firma de todos, del concepto que se forme, es-

presando individualmente el estado en que se hallase, como es justo.—Dios, etc.»

*Dia 3 de dicho sábado.*—Amaneció el tiempo oscuro, con viento por el S O. bonancible i mucha lluvia, la que, ya mas, ya menos fuerte, siguió sin cesar todo el dia. Yo lo ocupé en la delineacion del plano citado i en su reduccion al punto o medida de la carta jeneral de la isla grande de Chiloé.

*Dia 4 de dicho domingo.*—Este dia amaneció toldado, con menuda lluvia i poco viento por el N O., el que a pocas horas llamó al sur fresquito i serenó el tiempo. A las 5 de la mañana hice desarbolar i varar la falúa, para ver si el agua que hacia i solía aumentar era por algun determinado paraje que pudiese tomarse con prontitud i poco costo; pero hallé sér irremediable, por producida de la broma, que tiene penetrada toda la tablazon sumerjida, i al mismo tiempo reconocí el todo de la embarcacion por menor i la hallé en tal estado, que, sin la mas levé duda, de puerto donde pudiese remediarse jamás ha salido embarcacion alguna del rei, no digo para expedicion de la clase i circunstancia de la presente sino para otras de mucho menor momento, en los términos que ésta salió del de San Carlos. Su codaste está dividido a tronco justamente por el macho bajo, sujeto por medio de dos planchuelas de fierro tan infelizmente colocadas, que estando el macho con bastante necesidad de componerse, por lo mui gastado en el rozadero con la hembra, no se puede sacar sin inutilizar la falúa por muchos dias, aun cuando ella no tuviese otro daño que éste, respecto a los auxilios que aquí hai; todos los piques de popa i proa no solo están podridos por su parte mas esencial, sino que ésta está desviada en todos desde media hasta una i media pulgada de su preciso asiento, de modo que la tabla de aparadura es quien, con el alefriz de quilla i roda, sujeta; algunas costuras de los pantoques son de una pulgada escasa, cuya sola razon, aun en los mayores navíos, basta para quitar una de las tablas que la forman, i dicha estension todos saben que es tanto mas perjudicial cuanto la embarcacion sea mas pequeña. La regala de estribor en la mayor parte se arranca con la mano de podrida, como anteriormente se ha dicho, i esta es la única cosa que indispensablemente se ha de remediar aquí, por el preciso frecuente uso de los remos en las operaciones propias de la comision. Intentar componer lo

demás sería emprender un crecido gasto, i lo que es más, terminar la espedicion de lo que resta de verano en este lugar, i la precisa cercanía a tierra permite en algun modo continuar, respecto a lo que importa la brevedad en concluir la comision, a la negacion dicha anteriormente de otra embarcacion que me acompañe, ya que no hai aquí otro recurso, porque las piraguas de que se sirven los habitantes de esta isla no parecen otra cosa que embarcaciones inventadas por la ignorancia e indijencia i sostenidas por la pereza, a pesar de los estragos que diariamente ocasiona su estreña débil construccion.

A consecuencia del oficio pasado por mí el dia 2, pidiendo se reconozca el estado de la falúa, a las 3½ de la tarde el citado alcalde ordinario, el de provincia i alférez real don Fernando Andrade, el capitan de milicias comandante de las armas don José Narciso García i los constructores de embarcaciones don Manuel de Trigo i don Inocencio Gomez bajaron a la playa, hicieron el reconocimiento exterior e interior pedido, i de sus resultas me libraron el instrumento cuya copia a la letra es la siguiente:

«Don José Perez, alcalde ordinario de primer voto de la ciudad de Santiago de Castro, capital de la provincia de Chiloé, en conformidad del oficio pasado por don José Manuel de Moraleda, alférez de fragata de la real armada i comisionado al reconocimiento de la isla grande de Chiloé, en la falúa del rei nombrada el *Socorro*, quien reconociendo el mal estado en que se halla i no pueda resistir el todo de la comision, pide que, acompañado del alcalde provincial i alférez mayor don Fernando Andrade i del comandante de las armas don Narciso García, presencie el reconocimiento de los intelijentes en construir embarcaciones i maestros de ribera, para lo cual hice presente a don Manuel de Trigo i a don Inocencio Gomez, quien se halla en el ministerio de construccion, como igualmente al maestro carpintero de dicha falúa, Fernando Vera, los cuales delante de nos hicieron el registro, i hallaron que los piques de proa i popa estaban inservibles i podridos, i los planes de ella se hallan pasados de broma i lo mas principal, que es su codaste, se halla inutilizado, por el motivo que quitando su macho, por hallarse gastado i para ponerle otro nuevo, sería esencial mudar todos los piques de popa, por no hallar fijeza los clavos en ellos, i hecho el espresado reconocimiento, le doi la enunciada certificación i firmada por los presentes, por haberlo así de-

clarado los inteligentes, i para que le sirva de resguardo i obre los efectos que le convengan se le da el documento como lo pide, en la ciudad de Castro, en cinco de febrero de mil setecientos ochenta i siete años. — *José Perez.* — *Fernando Andrade.* — *José Narciso García.* — *Manuel de Trigo.* — *Inocencio Gomez.*»

Todo el dia continuó el viento por el sur i S S E. fresquito i en los mismos términos anoheció.

*Día 5 de dicho lunes.* — Amaneció el cielo toldado i el viento por el norte bonancible, el que sucesivamente fué refrescando. A las 5½ envié al monte al carpintero con un marinero a buscar un palo de roble (es de mui diferente estructura del de Europa) de siete varas de largo i de siete pulgadas de espesor en cuadro para la regla de estribor de la falúa; pero cerca del anohecer volvió diciendo no había hallado ninguno apropósito en mas de dos leguas de terreno que registró. Yo continué el trabajo de planos, i el viento por el norte, ya mas, ya menos fresco, con alguna lluvia, que cesó poco después del anohecer.

Con motivo de presentarse ocasion para el puerto de San Carlos, dirijí al señor comandante jeneral de la provincia el parte de oficio cuya copia a la letra es la que sigue:

«Mui señor mio: El veinte i ocho del pasado llegué a esta capital, cumpliendo mi comision con cuanta exactitud he podido hasta este punto, añadiendo a los planos particulares de que dí a V. S. noticia desde la villa de Tenaun, el del estero de Castro con el canal que conduce a él por el norte de la isla de Lemui.

«Desde la capilla de Curahué dirijí, luego que hubo oportunidad, una carta de oficio al correjidor teniente de justicia mayor de esta ciudad, acompañada de la de V. S. i de una relacion de los víveres que necesita la tripulacion de la falúa del rei de mi mando en el tiempo de dos meses, i así porque prohíbe S. M. absolutamente dejar al arbitrio de cada uno de los de una tripulacion los que necesite para su subsistencia, como porque la esperiencia me ha hecho ver en mi viaje de San Carlos aquí las fatales resultas que pudiera ocasionar al servicio la continuacion de esa práctica en lo sucesivo de la comision, he resuelto invertir parte de la paga de un mes, que se me entregó a mi salida de ese puerto, a razon de ocho pesos por cada individuo (escluido el patron), en los víve-

res precisos para dicho tiempo, entregándoles el resto en plata. Así mismo pedí al correjidor dos indios guaihuenos para prácticos designándole los nombres de tres de ellos que, según estoi informado, son los mejores para la navegacion de las costas de los Payos i sur de esta isla.

«Concluidas las operaciones precisas para la continuacion del plano de este estero, el dia cuatro hice desarbolar i varar la falúa, para ver si el agua que hacía era por algun determinado paraje que pudiese remediarse con prontitud i poco gasto; pero hallé ser irremediable, por producida de la broma, que tiene penetrada casi toda la tabazon sumerjida, i al mismo tiempo reconocí el todo de la embarcacion en tal estado, que aseguro a V. S. es mui difícil que de puerto donde pudiese remediarse haya salido jamás embarcacion alguna con el poderoso nombre del rei, no digo para espedicion de la clase i circunstancia de la de mi cargo, sino para otras de mucho menor momento, en los términos que la falúa el *Socorro* salió de San Carlos. Su codaste (pieza de toda entidad) está truncao o roto enteramente por cerca del macho bajo del timon, sujeto con dos planchuelas de fierro tan infelizmente colocadas, que impossibilitan sacar dicho macho, que está bastante gastado, sin inutilizar la falúa. Todas las cuadernas o costillas de popa i proa, a quien llaman piques, están no solo podridas en la parte mas esencial, sino desviada ésta desde media hasta una i media pulgada de su preciso asiento. Algunas costuras de los pantoques son de cerca de una pulgada, cuya sola razon, aun en un navío de guerra, basta para quitar una de las tablas que la forman, i dicha estension es tanto mas perjudicial quanto la embarcacion es mas pequeña. La regala o borda de estribor está, como he dicho a V. S. anteriormente, tan podrida, que con la mano se arrancan los pedazos, i esto solo es lo que estoi remediando aquí, por ser indispensable para la buena accion de los remos, que son los que sirven mas en mis operaciones, porque intentar la composicion de lo demás sería emprender un crecidísimo gasto, i, lo que es mas, terminar aquí la espedicion de lo que resta de verano. Yo debo i deseo concluir la con cuanta prontitud sea dable; i así, luego que me provean de los víveres pedidos, sobre cuyo pronto acopio insisto todos los dias, voi a salir continuándola hasta donde el tiempo o la embarcacion lo permita, hisonjeándome que el sencillo afecto i buen deseo de acertar con que desde mi niñez he procurado servir al rei, sin otro estímulo que el de la imitacion de todos mis mayo-

res que tuvieron el mismo honor, me libertará de los extraordinarios riesgos a que voi espuesto por el estado en que está la falúa.

«El día 2 se me presentaron dos indios guaihuenes que han sido traídos de la isla Chaulinec para servir de prácticos, en defecto de los nombrados por mí que no hallaron; pero estos dos los he devuelto por inútiles para el caso, el uno por sus años, enfermedad, casi perfecta ceguera i suma estupidez, i el otro porque solo ha practicado la navegacion del archipiélago de las Guaitecas o de Chonos, que no son de mi comision. Así mismo deben llegar hoi las harinas para el bizcocho de la tripulacion, que se hará en todas las casas donde haya proporcion para ello, bien que éstas son tan pocas, que creo no llegan a cien personas las que habitan esta capital. Dios, etc.—Castro, 5 de febrero de 1787.—Firma.»

*Día 6 de dicho martes.*—Este día amaneció toldado, en calma i con garúa, la que poco después cesó, entrando el viento por el sur bonancible, que aclaró el día. A poco mas de las cinco de la mañana envié al carpintero con otro hombre al monte en solicitud del palo para la regala, de la madera que llaman muermo, que se halla mucho mas cerca que el roble i es de igual resistencia; llevó las dimensiones i curvatura de la borda en un gálibo, para que, desbastando la pieza en el monte, fuese mas fácil su conduccion aquí. A las 5 de la tarde volvió enfermo, dejando el palo que en la forma dicha traía ya como a media legua de la ciudad, por lo que luego envié cuatro hombres de la tripulacion para que lo trajesen aquí. Hice poner de dos piés en el cepo del fuerte al marinero Francisco Ruiz, que acompañó al carpintero, porque habiéndolo éste enviado a que me avisase no podía conducir el palo desde el medio día, no vino hasta las 6½ de la tarde,

Nota: que han sido conducidos de un cabo de milicias los dos indios guaihuenes que nombró el alcalde don José Perez i son Domingo Alloupa i Manuel Tuba, que han sido traídos de dicha isla Chaulinec en reemplazo de los dos anteriores, que no admití por inhábiles; el primero es de avanzada edad, pues no baja de sesenta años, i enfermo, i el segundo mozo; pero uno i otro (no obstante la rudeza que les es comun), por la contestacion que hicieron a mis preguntas sobre la navegacion de esta isla, me parecieron algo mas a propósito que los otros para servirme de prácticos, que es su destino, bien que hasta la isla de Guapiquilan no mas (está en lo mas S. O. de la isla grande), por no haber pasado de ella para

el océano; les mandé dar de comer i advertir viniesen todos los días a lo mismo a mi casa. Dirijí al comandante jeneral de la provincia el parte de oficio citado ayer.

*Día 7 de dicho miércoles.*—Amaneció el día claro i el viento por el norte bonancible. A las 7½ llegó el palo para la regala, el que hice llevar a la playa; pero, continuando enfermo en cama el carpintero, no se pudo trabajar en dicha obra. Yo empleé el día en solicitar hornos, leña, recibir i entregar por medida parte de la harina que ha llegado hoi para el bizcocho de la jente de mar i en ajitar la remision pronta de lo demás, que es necesario solicitar por la campaña, una chigua\* en una casa, dos en otra i así todo, sin que haya una de quien se pueda estraer ni aun la corta cantidad pedida porque a todos estos moradores (particularmente los hombres, que en oprobio del propio sexo se puede decir subsisten a espensas del sudor i fatigas de las mujeres, que emplean ya en sus casas tejiendo, ya en los campos, ya en las playas), domina la pereza de tal modo, que ni en sus manufacturas, ni agricultura emplean mas trabajo que aquel que les basta para mantener su mísera vida, lo que en ellos no se puede atribuir a desprecio filosófico de la opulencia i lujo, sino a una sórdida inveterada indolencia, que es el carácter distintivo de los habitantes de esta isla, en jeneral.

*Día 8 de dicho jueves.*—Este día amaneció toldado i el viento fresquito por el S S E., que luego disipó la celajería. Se empleó en el trabajo de la regala de la falúa, la que quedó presentada en su lugar; se hicieron noventa i una libras de bizcocho, i habiendo llegado unas harinas se recibieron i entregaron por peso a las panaderas. Se sacó del cepo al marinero Francisco Ruiz.

*Día 9 de dicho viernes.*—Amaneció el día despejado, el viento por el S S E. fresquito i así continuó. Se concluyó la obra de la regala de estribor, a escepcion de dos escopladuras de los barraganes de la falsa falca; mandé guardar la regala quitada en los mismos términos en que estaba, i se hicieron tres quintales i veinte i siete libras de bizcocho para la jente de mar, en tres hornos.

\* Chigna es un lio de que usan en este país para formar sus cargas, i la regular consta de seis almudes o celemines de granos o papas, manzanas, cebollas, etc.

Nota: que este dia, habiéndome avisado el alcalde don José Perez, a consecuencia del encargo que le hice, estaban en su casa varios naturales de los Payos i que algunos de ellos habian rodeado esta isla, pasé inmediatamente a su habitacion i en presencia del citado alcalde, del encargado de tabacos i otros ramos de real hacienda don Ignacio Loaisa, de don Eusebio Alvarez i de una porcion de caciques i alcaldes de naturales, sirviéndome de intérprete del idioma velliche (es el dominante en toda la provincia), pregunté a don Juan Levien, gobernadorcillo de los Payos, i a José Pairo, rejidor de Queilen: ¿cuando rodearon esta isla grande? ¿Con que embarcacion? ¿De donde salieron i adonde llegaron? ¿Con que vientos ejecutaron su navegacion? ¿Cuales habian antecedido i cuanto demoraron? ¿A que distancia menor pasaron de la costa i porqué? ¿Si notaron abras o bocas de puertos, esteros o rios; si vieron algunas caletas o ensenadas capaces de abrigar embarcaciones grandes o chicas, como una piragua o la falúa? ¿Que clase de terreno se presenta al mar, si de playas o escarpado? ¿si permite o no atracar a la costa para saltar en tierra? ¿Si había algunas islas pequeñas cerca de la grande i a que distancia? ¿I con que motivo o fin i por disposicion de quien emprendieron esa navegacion? A todo respondieron unánimes, respecto a haber hecho el viaje juntos, en esta forma: que rodearon esta isla por este mismo mes el año anterior, a la espulsion de los jesuitas; que ejecutaron su navegacion en una piragua de cerca de catorce varas de largo; que primitivamente habian salido de la isla de Tanqui i posteriormente de la de Guapiquilan (está como se ha dicho en lo mas S O. de la de Chiloé), i que el primer puerto donde llegaron fué Matalqui (dista diez o doce leguas al sur de la punta de Guapilacui o Guapacho, que es la mas setentrional de esta isla); que su navegacion la ejecutaron con viento sur fuerte en un dia i noche, i que al dicho viento habían antecedido norte i travesía frescos que los tuvo detenidos en la citada isla de Guapiquilan mas de ocho dias; que la distancia menor a la costa fué como de media legua, porque la reventazon del mar les impedía acercarse mas; que no vieron boca, abra ni caleta alguna donde poderse guarecer; que la costa tiene algunas puntas tajadas, donde bate el mar sin permitir paso por la orilla, i varias playas de arena i lastre con algunos médanos i que en ellos no se puede saltar, porque desde mui afuera viene rompiendo la resaca del mar; que desde Guapiquilan hasta Guapilacui no vieron mas que tres pequeñas islas, al norte de Matal-

qui; que lo mas que se separan de la costa es como media milla i que, por último, el mismo don Juan Levien habia dispuesto el viaje i habilitado la piragua para pasar a Chile, a defender en la capitania jeneral el derecho de sus indios contra una providencia del gobernador de la provincia don Manuel Castelblanco; que en efecto habia desembarcado en el rio Queule (está 4 leguas al S O. de la ciudad de Concepcion de Chile)<sup>14</sup> i dejando en él la piragua, se habia dirigido a Santiago, capital del reino. Preguntado que clase de puertos eran Matalqui i Chepu, donde dijo haber estado, i porque fué a rodear la isla, siendo mas seguro, pronto i cómodo salir por el canal del Chacao al océano, respondió que Matalqui no es mas que una pequeña caleta para piraguas, i Chepu un estero angosto, semejante al de Pudeto, que se interna mucho, pero que su salida al mar no es mas que para piraguas, i que rodeó la isla porque su viaje fué furtivo i se lo hubieran impedido los centinelas que habia preparados desde Tanqui hasta Carelnapu para frustrárselo.

La relacion anterior es en todas sus partes conforme a cuantas desde que estoi en esta América hasta hoi he adquirido en órden a la costa de que se trata, de donde se deduce que ni la isla de Chiloé tiene puerto alguno por su parte occidental, ni nadie la ha orillado hasta ahora con la cercanía que se intenta en esta espedicion.

*Dia 10 de dicho sábado.*—Amaneci6 el tiempo bello i el viento por el sur fresquito, i así continuó todo el dia. Se acabó la regala de la falúa; se le hizo una carlinga postiza al palo de trinquete, por no tener la sujecion necesaria en la que tenia, i se le hizo tambien su media boca de tinaja; desde el cubichete a la carlinga se clavaron dos clavos de a seis pulgadas en la quinta cuaderna, desde popa, para asegurar la tabla de aparadura, que está fuera del alefriz de la quilla en la estension de dos piés, i se le dieron otros tres clavos mas de los de a tres pulgadas para el mismo fin; se han recorrido varias porciones de costuras que estaban flojas i aventadas, i se han consumido en la carlinga de trinquete, en la rama de la baranda baja de estribor, en la regala nueva i en dos cornamusas para las escotas del trinquete quince clavos de a seis pulgadas i veintidos de los de a tres en clavar el galon interior de la borda de estribor i la paneta de popa, a quien se han hecho dos ma-

14. No puede ser Queule, i debe suponerse sea el Bio-bio.

lletes nuevos, por estar podridos los que tenía. Se trabajaron este día tres quintales i veinticinco libras de bizcocho para la jente de mar, en los tres hornos dichos.

Nota: que todo el trabajo espresado de regala i demás lo han ejecutado el carpintero i calafate, remeros del buque, sin gravámen alguno nuevo a la real hacienda.

*Día 11 de dicho domingo.*—Este día amaneció igualmente bello que el anterior, pero en perfecta calma hasta las cuatro i treinta i un minutos de la tarde, que después de un terremoto que duró de tres a cuatro segundos de tiempo, algo fuertecito i con el movimiento de occidente a oriente <sup>15</sup>, entró el viento impetuoso por el sur; pero a poco mas de una hora cesó enteramente sucediéndole la calma anterior un repentino estraño calor, casi tan sensible como el sol de medio día, que no fué poco. He hecho cuanto he podido a fin de que se continuase hoi el trabajo del bizcocho; pero no ha sido posible conseguirlo de las jentes que lo hacen, no siendo ya otra mi detencion aquí respecto a haber llegado en el día las harinas que faltaban para el completo de las pedidas, aunque no todas las papas, que dice el encargado de víveres llegarán mañana.

*Día 12 de dicho lunes.*—Amaneció el día sereno con blando viento del sur i así continuó. Se han trabajado tres quintales nueve libras de bizcocho para la jente de mar, sin otra novedad que la de haber derrumbado el terremoto de ayer una porcion de terreno de la barranca del río de Gamboa, que ha cegado el camino, que baja a él.

*Día 13 de dicho martes.*—Este día amaneció toldado i el viento por el S O. bonancible; así siguió i desde las doce en adelante con bastante lluvia. Se han hecho dos quintales i sesenta i cuatro libras de bizcocho para la tripulacion i ha llegado el completo de las veintiseis chiguas de papas pedidas quince días ha.

*Día 14 de dicho miércoles.*—Amaneció el tiempo algo oscuro,

---

15. Está mal empleado el nombre de terremoto tratándose tan solo de un débil i corto temblor de tierra, aunque suficiente para desmoronar un barranco en el río Gamboa, como se verá un poco mas abajo.

con bastante lluvia i el viento ya fresco ya bonancible i vario del norte, N O. i oeste, con fatal semblante en el horizonte de dicha parte. Así continuó todo el día i poco después de anoecer se recibieron setenta i tres libras de bizcocho, resto del correspondiente a la tripulacion de la falúa.

*Día 15 de dicho jueves.*—Este día amaneció cerrado, con fuerte lluvia, el viento bastante fresco del norte al N O., a ráfagas i así siguió, con incesantes aguaceros. Se han distribuido a cada dos hombres de la tripulacion i a los prácticos guaihuenes sus víveres correspondientes, que han consistido en ciento seis i media libra de bizcocho, cuatro i un cuarto almudes de harina de cebada tostada i cernida (llaman harina de comer) i dos chiguas de papas nuevas por cada hombre, i se les ha entregado en plata el resto de la paga, a razon de ocho pesos al mes que disfruta cada individuo (escluso el patron), que como ya se ha dicho recibí en San Carlos para suministrársela cuando fuese oportuno. Todo se ejecutó con asistencia del alcalde de primer voto de esta ciudad don José Perez, de quien exhibí certificacion, i del comandante de las armas don José Narciso García, de quien tomé recibo de cuarenta i siete pesos tres reales que percibió por valor de las harinas de trigo i cebada i las veintiseis chiguas de papas, de cuyo acopio ha estado encargado, como ya se ha dicho. Tambien se han satisfecho dieziseis pesos i seis reales por valor de la hechura de los trece quintales i ochenta i nueve libras de bizcocho i la leña para cocerlo, de modo que el costo de todo ha ascendido a sesenta i cuatro pesos un real, que corresponde a cada hombre a treinta i nueve reales i seis trece avos de otro; resultando yo acreedor a la real hacienda en el valor de los suministrados a los dos guaihuenes prácticos Domingo Alloupa i Manuel Tuba, que es de setenta i ocho reales i doce trece avos de otro.

Nota: que al inusitado irregular hecho de presenciar un juez ordinario la distribucion de víveres i pagamento citado hoi, como el día cuatro, al reconocimiento de la falúa, i certificacion de su resulta, i así mismo el día nueve a mandar yo guardar los pedazos de la regala podrida, que hice poner nueva, me han obligado a precaucion las circunstancias i carácter jenial del jefe comandante jeneral de la provincia <sup>16</sup>.

---

16. Aquí vemos una clara manifestacion de Moraleda que revela la malqueren

*Día 16 de dicho viernes.*—Amaneció el día cerrado, con mucha lluvia i el viento a ráfagas mui fuertes del norte al N O.; así continuó hasta cerca del medio día, que cesó algo, llamándose al S O., aunque tambien a ráfagas. Por la tarde se embarcaron los víveres i quedamos dispuestos para salir al día siguiente.

*Día 17 de dicho sábado.*—Este día amaneció toldado, con viento bonancible por el norte i alguna lluvia; a poco mas de las 9½ cesó ésta i aclaró el tiempo, por lo que a las 10½ salí de Castro i me dirigí a Tutui a tomar alguna hortaliza para mí; a las 11½ llegué a dicho paraje i a la una de la tarde salí de él continuando mi comision; a las seis, hallándome poco distante de la punta de Tauco, sondando, se advirtió gritaban desde ella a la falúa; atraqué a tierra i recibí una carta de oficio del comandante jeneral de la provincia, cuya copia a la letra es la siguiente:

«Seguirá Ud. en una de las piraguas de S. M. i de no la que mejor se proporcione al intento, remitiendo inmediatamente la falúa, si no puede continuar con ella, en intelijencia de que por motivo o causa alguna deje de proseguir la comision; con lo que contesto su oficio de 5 del presente. — N. S. G. a Ud. m. a. — San Carlos i febrero 10 de 1787. — FRANCISCO HURTADO.—Señor don José de Moraleda.»

Siendo ya casi de noche, dejé de sondar, i pasé a la capilla de Rauco, de donde contesté a la carta anterior con la que sigue:

«Mui señor mio: Puesto en marcha continuando mi comision, he recibido la contestacion de V. S. a mi oficio de cinco del presente, i sobre ella debo decir a V. S. que, no obstante el positivo mal estado de la falúa, voi siguiendo con ella, por deberla preferir para el desempeño de mi encargo a otra cualquiera de las que acaso se proporcionasen aquí, pues todas, como la falúa, carecen de cubierta corrida que les resguarde los víveres i otros útiles de la comision i están espuestas incesantemente a que una mar gruesa las aniegue, como se ve con mucha frecuencia. Hoi he salido de Castro provisto de los víveres precisos para mas de dos meses de

---

cia que le profesaba don Francisco Hurtado, por lo que se entorpecía una de las esploraciones destinadas a avanzar mucho el estudio jeográfico de estos archipiélagos.

campana, i repito a V. S. lo que tengo dicho en mi oficio de diez i ocho del pasado, i es que no habrá obstáculo alguno vencible que me impida continuar mi comision.—Dios, etc.»

Nota: que en el estero de Castro ni en otro alguno de la provincia tiene el rei piraguas, i solo existe la memoria de que las tuvo S. M.

*Dia 18 de dicho domingo.* — Amaneció el tiempo cerrado, con alguna lluvia i el viento fresco i vario del norte al N O.. A las 7½, habiendo cesado la lluvia i moderado el viento, salí de Rauco continuando mi comision en el sondeo de la punta de Tauco para afuera; pero a la 1½ de la tarde empezó a arreciar tanto el viento norte con agua, que no pudiendo continuar dicha operacion, me ví precisado a marear el trinquete i dirigirme al pequeño estero de Ichuac<sup>17</sup>, en la isla de Lemui; llegué a él a las 2½ i dejando en tierra el rancharo, para que hiciese algo que comer, pasé a reconocer, sondar i enfiar el estero (continuando la lluvia, pero mucho mas moderada, i sin incomodar el viento por el abrigo que presta dicho lugar) para levantar su plano, porque pueden mui bien guarecerse en él algunas embarcaciones menores, o cuatro o cinco de las mayores, acoderándose éstas, sin otros vientos que les ofendan que los del O S O. al O N O., i aun éstos sin mar ajitada. A las 4 calmó enteramente el viento, pero arreció tanto la lluvia, que me obligó a ir al surjidero de la capilla i formarle toldo de popa a proa a la falúa con sus velas, para el resguardo posible de los víveres. Todo el resto del dia continuó la lluvia dicha, i sin cesar ésta volvió al anochecer a ventar con furia el norte<sup>18</sup>.

*Dia 19 de dicho lunes.*—Este dia amaneció cerrado, con mucha agua i el viento bastante fresco por el norte i N N O. a ráfagas; a las 11 llamó de contraste al S O. fresquito, cesó la lluvia i serenó algo el dia. por lo que me dirijí a la playa, medí la base i tomé todas las enfilaciones necesarias. A la una salí de Ichuac para

17. El estero de Ichuac es el que penetra en la isla de Lemui por la parte occidental; hai en él mantos de lignita moderna.

18. Aquí se ve una vez mas el estado lamentable en que viajaba Moraleda en desempeño de tan importante comision, en una embarcacion abierta i sin toldos apropiados que resguardase de las copiosas lluvias de la comarca.

Chonchi al remo, sondando sobre el rumbo del S O. hasta el desembarcadero, i desde él me dirijí haciendo la misma operacion al de Vilopulli; de éste continuaba hacia Quinchao, cuando, arrechando el viento vario del O S O. i S O., me imposibilitó seguir la sonda con exactitud, por lo que fuí a surjir en Chonchi a las 6 de la tarde. Iba a ocupar una de las casas desiertas vecinas a la iglesia, pero el religioso misionero de esta cabecera o partido, que reside aquí, me obligó con el segundo piloto a que pasásemos a su casa, que es la mejor (indica haber sido posesion de los regulares estinguídos) de cuantas he visto en esta isla, i en ella nos hospedó con la mayor atencion, agrado i jenerosidad <sup>19</sup>.

*Dia 20 de dicho martes.* — Amaneció el tiempo acelajado i el viento vario i bastante recio del S E. al E S E. A las 7½ salí por tierra a la punta de Taru (dista de este surjidero cosa de media milla), a hacer en ella las enflaciones precisas para la continuacion del plano del estero de Castro por su entrada del canal del sur de la isla de Lemui; a las 11 me restituí al alojamiento, i no permitiéndome lo fuerte del viento medir una base entre las puntas de Colulil, en la isla grande, i la de Lucu, en la de Lemui, las cuales forman la boca del N O. del citado canal, ocupé el dia en la formacion del plano del estero de Ichuae, i el tiempo siguió como se ha dicho.

*Dia 21 de dicho miércoles.* — Este dia amaneció toldado i el viento mui bonancible i vario del segundo i tercer cuadrantes, con algunos aguaceros fuertes e intermitentes; a las 8¼ se afijó el viento al S O. bonancible i cesó la lluvia, por lo que a las 8¾ salí del surjidero de Chonchi, continuando el sondeo del canal i a medir la distancia entre las puntas dichas de Colulil i Lucu, la que hallé ser de 1960 varas sobre el rumbo del E 31° N. i O 31° S. A las 12½ me restituí al surjidero de la salida, con viento vario del N N O. i oeste a ráfagas i alguna lluvia menuda, i ocupé el resto del dia en el trabajo de planos. El tiempo siguió como se ha dicho i así anoheció.

*Dia 22 de dicho jueves.* — Amaneció el dia toldado, con viento

---

19. Los religiosos estinguídos son los jesuitas, que se hallaban bien radicados en este archipiélago en el tiempo de su espulsion.

por el norte fresco i alguna lluvia; a las 7½ cesó ésta i empezó a variar el viento del norte al N O. i oeste. A las 8½ dejé el surjidero de Chonchi, continuando el sondeo del canal del sur de Lemui, sobre los rumbos del N.-S. i E.-O., hasta la 1¾ de la tarde, que estableciéndose el viento al oeste o travesía a ráfagas fuertes, que me impedían dicha operacion, seguí derrota a la punta de Yal, donde desembarqué a las 2¼; hechas las enfilaciones i reconocimientos necesarios para la colocacion de las islitas de Yal i su banco i demás objetos notables, pasé al remo (con bastante trabajo por estar el viento por la proa) a la parte del S O. de la peninsulita de Yal i desde ella a la vela al surjidero de Terao, adonde llegué a las 4½ con viento a ráfagas del oeste i O N O., algunos chubascos i mui mal cariz de tiempo; a las 4¾ llegaron a la casa de mita los caciques del territorio don Francisco Couta i don Juan Lliuco a ofrecerse a ausiliar la expedicion en lo que pudiesen; les di las gracias de la buena voluntad que manifestaban al soberano e insinué la obligacion en que están todos sus vasallos a servirle, pero que no ocurría nada en que ellos lo hiciesen en la ocasion.

A las 5¼ empezó el viento a arreciar demasiado por el N O. i norte, por lo que hice quitar las botavaras a la falúa, dejarla en seco i amarrarle toldos con la tienda de campaña i bordillos, para resguardar en el modo posible los víveres de la jente, porque amenazaba la noche tempestuosa; en efecto, a las 7¾ aplacó algo el viento, pero empezó la lluvia furiosa, i así continuó toda la noche, con algunas ráfagas impetuosas de viento, ya del norte, ya del noroeste.

*Día 23 de dicho viernes.*—Amaneció el día oscuro, con mucha lluvia i el viento fresco a ráfagas del N O i norte; así continuó hasta las 3 de la tarde, que aplacó, llamándose al S O., pero sin dejar de llover hasta las 5¾, que estableciéndose el sur bonancible cesó el agua i serenó el tiempo. A las 6 se me presentó el marinero Juan Francisco Oyarzun, herido (no de consideracion) en la cabeza con una pedrada que le tiró su compañero Francisco Nuñez; inmediatamente hice socorrer a aquel i buscar a éste, pero no se halló, por haber hecho fuga luego que disparó la piedra. A la sazón se hallaba conmigo el cacique Lliuco, a quien encargué me lo hiciese buscar con su jente; luego mandé doblar la guardia de la falúa i que se pusiese en mi alojamiento todo el bizcocho que la jente de mar tenía en el suyo secándolo al fuego, por haberse humedecido

todo a fin de precaver que el citado agresor intentase hacer sustraccion de su ropa i viveres a favor de la oscuridad o del descuido. Anocheció el tiempo sereno, con blando viento por el sur.

*Dia 24 de dicho sábado.*—Amaneció el dia claro, en calma. A las 5 $\frac{1}{4}$  salí por mar a hacer las enfilaciones necesarias para levantar el plano de esta bahía de Terao, en la punta de su nombre. A las 6 $\frac{1}{2}$  llegué a ella, desde la cual arrumbé i reconocí la ensenada que hace la costa entre la punta dicha i la de Ahoni. A las 8 $\frac{1}{2}$  salí de Terao i sobre el rumbo del NO 5° O. sondé la boca de esta bahía, hasta la punta del sur de la peninsulita de Yal, cuyas dos forman la entrada, i de aquí pasé a reconocer con toda exactitud (a favor de la calma) el banco e islitas de Yal, donde hice las enfilaciones precisas (sobre la de mas afuera) para su perfecta colocacion en la carta. A las 11 $\frac{1}{4}$  entré a reconocer i sondar el puertecito de Pucatué, dentro de la bahía de Terao, ya con viento vario del S O. al oeste fresquito i con mal cariz por dicha parte, el que a las 12 $\frac{1}{4}$  descargó i empezó a difundirse en copiosa lluvia de granizo i agua, que continuó hasta la 1 $\frac{1}{2}$  de la tarde. A las 2 $\frac{1}{4}$ , concluido dicho reconocimiento, llegué al surjidero de la capilla con viento fresco por el S O., el que cesó a las 4, quedando calma, i luego empezó la lluvia; a las 6 $\frac{1}{2}$  cesó esta, llamó el viento de contraste al sur i serenó la noche. Habiendo venido al alojamiento el alcalde de naturales de la jurisdiccion de esta capilla, le di el nombre i filiacion del desertor Francisco Nuñez, para que lo solicitase en su distrito i pasase igual encargo al de Chonchi i demás, a fin de aprehenderlo i dirijirlo a San Carlos.

Al anochecer se me presentó el natural Antonio Naingré, vecino de esta capilla, destinado por el gobernadorcillo de los Payos (esta es la primera capilla de ellos) don Juan Levien a servir de práctico de la costa occidental de esta isla grande, por haberla rodeado con dicho Levien el año 1767; además hace ocho o diez años volvió por tierra a Panguiguapi (está diez o doce leguas al norte de la punta de Quilan) a estraer la carga de una piragua grande llamada el *Pejerrei*, que habiendo surjido en dicho sitio con temporal de vientos por el oeste, no pudo salir por la grande resaca del mar, que se presenta directamente por la proa, por lo que fué preciso deshacer allí la espesada piragua. Yo le hice las preguntas propias a tomar conocimiento de aquella costa i las respuestas fueron las mismas que las de Levien i Pairo, que quedan

anotadas en el día 9. Le dí orden para que se proveyese de víveres a su costa, que se le abonarian de cuenta de la real hacienda en San Carlos, i que se preparase a seguir el viaje conmigo. A esto se escusó de varios modos, protestando no tener conocimientos prácticos de la costa i citó por testigo de su dicho a los caciques Lliuco i Couta, que se hallaban presentes, para inhibirse de responsabilidad en un incidente desgraciado que pudiese ocurrir, de lo que manifestó bastante temor; yo le develé de uno i otro, i que se dispusiese al viaje sin mas réplica.

*Día 25 de dicho domingo.*—Este día amaneció acelajado i el viento bonancible por el S O., con frecuentes aguaceros; a las 8½ quedó calma i a corto rato entró por el S E. bonancible, cesó la lluvia i aclaró el día, por lo que inmediatamente salí a medir la base para el plano, que hallé de 2738 varas de distancia, entre las puntas de Api i Mechucura, i luego el abra o boca del puerto de Pucatué, que hallé ser de 760 varas; desde aquí empecé a sondar la bahía sobre los rumbos que manifiesta su plano número 6, i a las 2¾ de la tarde llegué al alojamiento a comer. A las 3½ volví a continuar el sondeo, que concluido a las 6½ me restituí al surjidero. Todo el día se mantuvo claro, con viento bonancible del S E. i E S E. con intermisiones de calma, i así anocheció.

*Día 26 de dicho lunes.*—Amaneció el tiempo toldado, en calma, i así continuó hasta las tres de la tarde, que entrando el viento por el norte, bonancible, aclaró; anocheció del mismo modo, i yo empleé el día i mucha parte de la noche en la delineación del plano de esta bahía de Terao.

*Día 27 de dicho martes.*—Este día amaneció acelajado, el horizonte desde el S O. por el oeste al N O. achubascado, i el viento por el O S O. bonancible. A las 6½, habiéndose embarcado con su petate i rancho el práctico Antonio Naingré, me hice a la vela continuando mi comision, favorecido de la marea, que había empezado a vaciar; a las 7¼, cuando aun no había rebasado la punta de Terao, llamó el viento al S E. bonancible, i con él continué a bordos ganando lo posible a barlovento; el viento fué vario del S E. al este hasta las 12, que se afijó al este, a ráfagas fresquitas. A dicha hora, estando E S E. i O N O. con la punta de Ahoni, distancia como de media legua, observé la latitud de 43° 4' (el segundo pi-

loto  $43^{\circ} 6'$ ), i viendo que con el viento por la proa, i la marea tambien, pues empezaba a crecer, ya no granjeaba ventaja alguna a la vela, hice cargar éstas i seguí al remo a montar dicha punta; a las  $2\frac{1}{2}$  me hallaba sobre su bajo de fuera, que tiene casi a media marea  $3\frac{1}{2}$  brazas de agua, fondo piedra, i sale de 600 a 700 varas de ella; pero viendo que el viento iba refrescando mas i mas, de modo que nada salía avante con los remos, ni a la vela me podía prometer tampoco ganar surjidero seguro en la costa que sigue hasta la punta de Aitui (es toda de bajos, segun dijeron los prácticos) en el resto del dia ni mui entrada la noche, arribé en demanda del fondeadero de Ahoni, que es bueno i resguardado de dicho viento; en el tránsito reconocí el fondo de alfaques, que sigue desde la punta espresada hasta el surjidero de la capilla, a donde llegué a las  $3\frac{1}{2}$ . El viento siguió fresco del este al ESE. con tiempo mui claro i frio, especialmente de noche, bastante sensible por venir el viento de la parte de la cordillera nevada del continente firme. Yo me alojé en la casa de mita (es nueva) i los marineros ocuparon una de las diez u once chozas desiertas que hai cerca de la capilla, sin que en el resto del dia viésemos jente alguna de las que habitan esta costa i corresponden a la jurisdiccion de la capilla.

*Dia 28 de dicho miércoles.* — Este dia amaneció despejado, i el viento del SSE. al sur bonancible. A las  $5\frac{1}{2}$  salí de Ahoni, empezando la marea contraria, i antes de montar la punta de su nombre se llamó el viento al ESE., segun la direccion de la costa hasta la punta de Pellid, que dista de la de Ahoni dos millas, por lo que en vencer esta corta distancia al remo contra el viento empleamos  $5\frac{1}{2}$  horas de tiempo, hasta que a las 11, habiendo refrescado el viento i favoreciéndome algo la marca, me puse a la vela para continuar bordeando. Al medio dia, hallándome NO.-SE. con la punta de Caritaihuen, a distancia de 600 a 700 varas, observé la latitud de  $43^{\circ} 4\frac{1}{2}'$  (la misma el segundo piloto); a la una avisté los bajos de Aitui, que están  $NO \frac{1}{4} N$ .- $SE \frac{1}{4} S$ . con la punta de su nombre, i bordeando entre ellos i la costa, logré rebasarlos a las 4 de la tarde. Estos bajos son de peñas i descubren a bajamar; forman la figura de un triángulo equilátero, en cuyos ángulos están las tres restingas de piedras que los componen, dejando entre ellas de 2 a 3 brazas de agua; tienen de estension dichas restingas o arrecifes pequeños de 40 a 50 varas, al SE. de la

punta dicha algo mas de media milla, i de la costa del oeste poco mas de una; el fondo entre ésta i ellos es desde una hasta tres i media brazas a media marea, sobre arena por la mayor parte, alguna lama i tal cual manchon de lastre grueso con sargazo, de modo que en toda la ensenada desde la punta de Aitui a la de Poqueuco no se puede atracar ni aun con embarcaciones medianas, como paquebotes, bergantines, etc., así por el poco fondo como porque esplaya la bajamar de 500 a 600 varas, ocasionando una resaca mui incómoda aun para una lancha o bote. En uno de los bordos de tierra reconocí la pequeña boca del estero de Aitui, que no es mas que una abra de 20 a 25 varas, por donde introduciéndose la marea forma en el terreno llano de adentro una especie de ciénaga o laguna salada, de pajonal, con algunas pozas, mui semejantes a la laguna de Quicaví; i ni aun para piraguas es puerto cómodo ni frecuentado.

A las 5½ llegué a la punta de Poqueuco, que es un arrecife de peñas que sale como 200 varas de la costa, i en ella hice todas las enfilaciones propias de la comision, para colocar exactamente las islas contiguas a la grande de Chiloé, como se manifestará en el plano jeneral de ésta. A las 6 salí de este sitio i me dirijí al estero de Queilen, adonde llegué a las 7 al remo, con bastante trabajo por llevar la marea i el viento por el sur contrarios. En la playa, me recibieron el cacique don Miguel Pairo, el alcalde don José Tecca i demás del cabildo de esta cabecera de Queilen (lo es de la jurisdiccion de los Payos); me llevaron a una de las casas desiertas de la villa (no la hai de mita), donde prepararon leña i fuego, ofreciéndose mui prontos a ausiliar la espedicion en cuanto pudiesen; se les agradeció por el rei, pero no hubo motivo de ocuparlos en nada.

*Dia 1º de marzo, jueves.* — Este dia amaneció bello, el viento fresquito por el sur i la marea baja; a las 6, habiendo empezado ya a crecer, me dirijí por mar a la punta baja de Queilen, a hacer las enfilaciones precisas para levantar el plano de este estero; a las 7½ llegué a dicho sitio sondando, i tomadas las enfilaciones salí a la vela midiendo la base, que hallé de 2376 varas entre las puntas dichas de Queilen i Huechupurulue; hice en ésta las enfilaciones precisas, i pasé luego a reconocer el puerto que llaman del Rei, en el estero, i el fondo de éste hasta el pequeño riachuelo que desagua en él. De aquí pasé al desembarcadero de la capilla

sondando, i luego por tierra a medir el ancho de la lengua de arena (llaman Quinterquen) que va a formar la punta de Queilen, la cual en pleamar de aguas vivas indica tener 22 varas de estension sobre el rumbo del E 30° N. i O 30° S., restituyéndome al alojamiento a la 1½ de la tarde. El resto del dia se mantuvo el tiempo bello i el viento, ya mas, ya menos fresco por el sur, i yo lo ocupé en el trabajo de los planos.

Nota: que al anohecer, acompañado de la tripulacion, se me presentó el desertor Francisco Nuñez, implorando con la mayor sumision el perdon de su delito, e igualmente el ofendido Oyarzun con toda la demás jente i el alcalde Teca, por lo que solo se le dió el castigo de las guardias de planton en la falúa. Este hombre ha venido desde Terao, por el monte, siguiendo la embarcacion, alimentándose de manzanas que distan mucho de su sazón i algunas habas, lo que lo ha estenuado bastante.

*Dia 2 de dicho viernes.* — Amaneció el tiempo bello i el viento por el SSE. fresquito. A las 5½ salí a reconocer los fondos de este estero i del canal entre la isla de Tanqui i la punta de Queilen i medir el ancho de éste, el que hallé ser de 2639 varas, i a la 1½ de la tarde me restituí al alojamiento, ocupando en el trabajo de planos el resto del dia, que se mantuvo sereno, con blando viento del SSE. al sur.

*Dia 3 de dicho sábado.* — Este dia amaneció igualmente bello que el anterior, con viento bonancible por el SSE.; pero a corto rato quedó calma i se levantó una niebla de tan extraordinaria densidad, que a la distancia de cien varas no se distinguian los objetos mas corpulentos. A las 8 entró de nuevo el viento por el SSE., que a poco tiempo disipó la niebla, i luego salí a acabar de sondar el estero de Queilen, en lo que, i en concluir su plano i el jeneral de la isla hasta este punto, ocupé el dia i mucha parte de la noche. El tiempo se mantuvo i anoheció hermoso, con apacible viento del SSE. al sur, i a las 10½ era tal la claridad de la luna (casi llena) ocasionada de la grande variedad de la atmósfera, que solo las estrellas de primera i segunda magnitud se distinguian, i la costa de tierra firme situada al oriente de este lugar, en distancia de 8 a 9 leguas, i su gran cordillera nevada, colocada a 18 o 20, estaba tan manifiesta que podía mui bien diseñarse, con la misma propiedad del claro i oscuro que ocasionan las quebra-

das i diversos cortes de las montañas de nieve, que en el dia mas sereno. Al ponerse el sol observé la variacion de la aguja de  $14^{\circ} 52' 20$ .

*Dia 4 de dicho domingo.*— Amaneció el dia despejado i el viento bonancible por el SSE. i SE. La falúa quedó en seco con motivo del grande esplayo de la bajamar (lo es hoi de aguas vivas respecto a ser el plenilunio), i por razon del dia me detuve hasta oír misa con toda la tripulacion. El alcalde de esta villa (está igualmente desierta que los demás lugares) José Teca, que lo es principal de las ocho capillas del territorio de los Payos<sup>21</sup>, me propuso la necesidad de que me convoyase una piragua, a lo menos hasta la isla de Guapiquilan, con unas reflexiones así naturales como náuticas que ciertamente no las esperaba yo hallar entre la incultura i rudeza de estas jentes. Le contesté de palabra había algunos meses tenía hechas i espuestas las mismas reflexiones al jefe, i por escrito (a súplica de él), que respecto a que me insinuaba poder él facilitarla i hacer al rei ese espontáneo buen servicio, se lo agradecería en nombre de S. M., i esperaría en el estero o canal de Huamlad uno o dos dias, i en esto quedamos. A las  $12\frac{1}{2}$  salí de Queilen, i continuando mi comision pasé a reconocer i sondar las ensenadas de Quetu i Detieu i la pequeña isla de Chagualin, que está en la entrada de la última, i ambas ensenadas son aplaceradas; de aquí pasé al estero de Pailad, a cuya casa de mita (no hai otra alguna) llegué a las  $7\frac{1}{2}$ , sondando el estero.

*Dia 5 de dicho lunes.*—Este dia fué igualmente sereno que el anterior, con viento mui apacible del SSE. i SE., i yo lo ocupé en reconocer todo el estero que se interna bastante, pero de fondo de alfaques, esto es, ya de diez brazas, ya de tres, ya de seis, i así todo, desde el sitio donde estuvo la capilla i subsiste la casa de mita hasta el fin del estero o término de la marca, desde donde se internan dos pequeños rios, como se manifiesta en el plano jeneral

20. Si hubiéramos de aceptar esta declinacion i la que consigna el plano del Almirantazgo inglés, hoja 4<sup>a</sup>, número 1289, edicion de 1874, el incremento de la declinacion magnética habría sido de  $3\frac{1}{4}'$  por año.

21. La comarca llamada Payos es toda la comprendida al sur de Chonchi hasta el extremo austral de la isla grande, mui especialmente la costa oriental, que es la arte poblada.

de la isla grande; el ancho del estero, desde su boca hasta el fin, casi es entre 80 i 120 varas, lo que le imposibilita ser guarecedero de otras embarcaciones que las mui pequeñas; sus fondos son desde diez hasta cuatro i media brazas a media marea de aguas vivas, sobre suelos de lama, arena i piedra, i la velocidad del agua a media vaciante es de 3000 varas por hora. No tiene poblacion alguna ni en una ni en otra orilla, i la distancia desde la boca hasta el sitio donde estuvo la capilla (hoi la están fabricando en la ensenada de Quetu, cerca de la punta de San Miguel) es mui poco mas de media legua. -

Nota: que sin embargo de lo retiradas i dispersas que estos naturales tienen sus habitaciones, luego que llegamos vino a la casa de mita, en una piragua, el alcalde Luis Lepiu, a ofrecerse a servir al rei en lo que fuese necesario, i hoi de mañana el cacique don Silvestre Lebuan, el alguacil, el fiscal (llaman así al que cuida del rezo en la capilla, el dia de fiesta, i nota quien falta a él), i otros, que me presentaron de canarico (este nombre dan al obsequio o regalo) tres corderitos i cosa de un almud de papas. Yo se lo recompensé, como a todos los demás que me han hecho igual agasajo, con tabaco, ají o pimientos, que aprecian mucho, e hice comer conmigo al cacique i alcalde.

*Dia 6 de dicho martes.*—Amaneció el dia en calma, cubierto de densa niebla; a las 10½ de la mañana se disipó, habiendo entrado el viento por el sur fresquito, con el que, i la marea creciente, todo por la proa, salí a continuar mi viaje, llevando enfermo con bastante calentura al marinero Narciso Soto, a quien hice estar en mi alojamiento, suministrándole solo caldo desde el dia que llegué a Pailad. A las 2½ de la tarde, reconociendo i arrumbando la costa, llegué a la entrada del estero de Compu, desde donde seguí sondando hasta la capilla, distante de la boca poco menos de media legua; desembarqué el enfermo i rancharo i continué sondando el estero sobre los rumbos de N-S. i N E.-S O. hasta las 7 de la noche, que vine a la casa de mita. En la playa me recibieron el cacique don Domingo Naicheo, el alcalde Ignacio Hueichupangui i otros que ya habian acopiado leña i encendido fuego en la casa; se ofrecieron a servir al rei con los bastimentos que pudiesen para la expedicion, lisonjeándose de haberlo hecho así en otras ocasiones; pero en ésta, no presentándose motivo de pensionarlos en

nada, les di las gracias en nombre de S. M. del buen deseo de servirle.

*Día 7 de dicho miércoles.*—Este día amaneció bello, en calma, i a las 5½ de la mañana pasé a medir la base entre las puntas de Aulen i Yatehuec, para levantar el plano, i hallé de distancia entre una i otra 1393 varas; hice las enfilaciones necesarias en los extremos de esta base, la sondé i luego pasé a reconocer el pequeño estero de Pureu, en la costa setentrional del grande, i levanté su planito particular para situarlo en el de Compu; la entrada de dicho esterito tiene a media marea 18 varas de ancho i fondo de dos i media a cuatro brazas, lo que la hace practicable solo a lanchas i botes, donde pueden estar esta clase de embarcaciones como en una dársena; de aquí continué sondando hasta la capilla, a la que llegué a las 2¼ de la tarde, empleando el resto del día en la delineacion. Anocheció el tiempo acelajado algo, con relámpagos vivos i bastante repetidos del norte i N E., algunos truenos remotos hacia la misma parte i calor mui sensible.

*Día 8 de dicho jueves.*—Amaneció el tiempo toldado, en calma, i a las 6 me dirijí al interior del estero a sonarlo i reconocerlo hasta su remate, lo que concluí a la 1½ de la tarde, ocupando el resto de ella en la delineacion del plano. A las 5½ se levantó una densa niebla, con menuda lluvia, i en esta disposicion anocheció.

*Día 9 de dicho viernes.*—Este día amaneció claro, en calma, i a las 5½ salí a acabar de sondar este estero, que como manifiesta su plano, es capaz de contener muchos navíos con seguridad, por el buen fondo i abrigo de mar que hai constantemente en él. A las 2½ de la tarde concluí dicha operacion, restituyéndome al alojamiento, i en el resto del día i parte de la noche, la formacion del plano dicho. El tiempo continuó como se ha espresado, pero poco después de anochecer se toldó.

*Día 10 de dicho sábado.*—Amaneció el tiempo sereno, con blando viento del E S E., el que a poco rato quedó calma; a las 6 salí de Compu siguiendo mi comision, reconociendo la costa, enfilando i demarcando sus puntas, i con ellas las de la isla de Tanqui, para la formacion del plano o carta jeneral de la grande; a las 9½ me hallaba sobre el bajo de arena i piedras sueltas que, sa-

liendo de la punta de Yeculinas <sup>22</sup>, en la isla grande, cierra una tercera parte del canal que se forma con la de Tanqui, el cual sigue hasta pasado el estero de Chadmo, con fondo desde media hasta  $3\frac{1}{2}$  brazas de agua, a media marca de las muertas; desde el cantil de él, que es de 5 brazas, hacia la costa de Tanqui, es el canal de mucho fondo, pues llega a 40 brazas mui cerca de dicha isla.

A las 11 llegué al desembarcadero de Chadmo, haciendo multitud de rumbos para evitar varadas en el bajo dicho, i aquí empecé a notar la poca resolucion e intelijencia de los prácticos que me acompañan, solo útiles (hasta aquí) para la nomenclatura de los lugares, i aun ésta con frecuentes contradicciones entre ellos mismos, de modo que para cerciorarme del nombre de una punta es necesario reconvénirles a cada paso sobre sus diferencias i a fuerza de molestas repetidas preguntas deducir la verdad.

El esterito de Chadmo tiene media legua de estension casi de oriente a occidente, i su ancho de norte a sur es vario entre 250 varas i 400. Medio estero por su parte exterior queda en seco a bajamar, no dejando mas agua que la de un riachuelo que hai en su fondo i el resto para afuera queda con media braza de agua, ya algo mas, ya algo menos, sin permitir paso mas que a botes i piraguas i aun a estas con cuidado para evitar varadas. A mi llegada al desembarcadero me recibió el alcalde Javier Reyu, quien tenía ya dispuesto fuego en la casa de mita i me entregó una carta a nombre de los alcaldes i caciques de esta jurisdiccion de los Payos, cuya copia a la letra es como sigue.

«Señor comandante: Los alcaldes i caciques recibimos una de V. M. citando una piragua para reconvenir al servicio de S. M. por esa derrota de Guapiquilan, pidiendo auxilio para se acompañe, como reconoce V. M., el buen desempeño, conociendo la prontitud i vijilancia de este partido hace la real confianza de advertirnos, i así remito esta carta para su intelijencia; ya tenemos una piragua bien refaccionada con todos sus peones i un cacique, i avise V. M. desde la capilla de Huilad para el dia citado, a encontrarle a dicha boca de Huamlad. Con esto no digo mas. Dios gue. la importante vida de V. M. m. a. — Queilen, a 7 de marzo de 1787.—B. L. M. de V. M. sus mas humildes criados súbditos.—José TECA.—Escritor DOMINGO CUMICHEO.»

---

22. Es el rodal que se halla al ESE, de la punta Cuello de las cartas modernas.

Mi contestacion a esta sencilla graciosa carta fué la siguiente.

«Señores alcaldes i caciques de la cabecera de Queilen: He recibido la de Uds fecha en 7 de éste i en su contestacion, en nombre de nuestro soberano repito las debidas gracias por el voluntario buen servicio que el amor i fidelidad de Uds. intenta hacer a S. M. en auxilio de esta expedicion, en que se interesa mucho; i respecto a hallarse dispuesta la piragua, la espero a la boca de Huamlad el domingo 18 de éste, advirtiendo que si por algun incidente que pueda ocurrir no llegase yo para dicho dia, ordenarán Uds. me espere la piragua en dicha embocadura hasta que yo llegue.—Dios gue a Uds. m. a.—Chadmo, 10 de marzo de 1787.—Servidor de Uds.—JOSÉ DE MORALEDA.»

Al medio dia, con viento i marea por la proa, salí de Chadmo para Huildad, reconociendo la costa, enfilando sus puntas i las de la isla de Tanqui. A las dos, ventando el sur bonancible i hallándome a corta distancia de la punta de Catalma, en la isla grande, se levantó una densa niebla que impedía ver la costa; sin embargo, sobre el rumbo de demarcacion hecha a la punta de Chagua, en dicha isla, seguí a montarla; poco antes de las 3 volví a sverla, ya mui cerca de ella, pero a las 3½, teniéndola ya rebada dicha punta, se cerró la costa de tal modo, que a cien varas de distancia no la veíamos; no obstante, hasta las 4 me mantuve navegando mui poco al remo, para ver si se disipaba la niebla i me proporcionaba seguir enfilando las puntas, objeto preciso de mi comision; pero viendo no aclaraba, arribé a las 4½ a la ensenada de Colcau, donde di fondo poco antes de las 5 en tres brazas de agua, arena, a distancia como de 70 varas de la playa; bajé a ella a reconocer el rio de Colcau: es de poquísima consideracion; pero a las 5½, habiendo aclarado algo i notando se disipaba la niebla a favor del viento S S E., que refrescó algo, volví a embarcarme i seguí para Huildad, avistando al mismo tiempo una piragua que con siete u ocho hombres llegó a la misma costa, como media milla al este de nuestro surjidero, la que tambien dejó el suyo luego que vió seguir la falúa; se incorporó con nosotros al montar la punta de Chagua i supimos era el cacique de Huildad don Sebastian Lepiu, que venía de Queilen a hallarse en su territorio para la llegada nuestra; en su convoi seguimos reconociendo la costa, los términos de la isla de Tanqui por la parte del sur i este, la peque-

ña de Chaullin <sup>23</sup> i el bajito de Chagua, que dista de su punta de 500 a 600 varas <sup>24</sup>; tiene a media marea tres i media brazas de agua sobre arena, de estension de N O. a S E. media milla escasa i de ancho como la mitad de su lonjitud; ya cerca de la boca de Huildad, se hicieron diversos rumbos para entrar a ella, a fin de evitar varadas en un bajo de piedras que tiene hacia el norte; pero no se pudo reconocer éste por ser ya de noche. A las 8¼ llegamos al surjidero de la capilla, dando fondo en una i media brazas de agua, arena. Desde la playa me condujeron a la casa de mita, el cacique que nos ha acompañado i el rejidor Andrés Colugol, los que inmediatamente mandaron a sus peones trajesen leña i fuego, i, dejando dos de ellos a mi disposicion, se retiraron:

Nota: que este dia se ha advertido haber hecho la falúa mucha mas agua que la que ha hecho hasta aquí, pues ha superado la sobrequilla mucho.

*Dia 11 de dicho domingo.*—Amaneció el tiempo cerrado, con mucha lluvia, el viento por el norte a ráfagas algo fuertes, i así continuó todo el dia, ya con mas, ya con menos lluvia, hasta despues de anochecer, que serenó algo; esto me impidió hacer reconocimiento alguno en este grande estero, por lo que me ocupé en colocar en el plano jeneral de la isla las enfilaciones i reconocimientos hechos ayer.

*Dia 12 de dicho lunes.*—Este dia amaneció cerrado, con mucha lluvia i viento a ráfagas frescas del norte; pero a las 6½ aplacó el viento, a poco rato cesó la lluvia i serenó, por lo que a las 7 me dirigí para afuera del estero, a reconocer i demarcar el bajo que tiene inmediato a su boca, al que a poco menos de media marea le hallé desde dos hasta tres i media brazas de agua, fondo de arena, piedra i en algunos parajes lastre menudo. Sale de la punta de Huenuhildad hacia el S E. en distancia de media milla escasa i está lo mas fuera de él al N 60° E. de la boca del estero, distancia de 1504 varas; luego pasé a medir dicha boca, que tiene 195 varas de abra a bajar i 261 en la alta; pero ambas orillas son acan-

---

23. Chaullin.

24. Chagua es el bajo que despide hacia el S E. la isla de Chaullin. A este bajo se le da al presente, segun el plano inglés, edicion de 1884, una estension de 5.5 millas, fondo de rocas.

tiladas i en medio hai fondos de  $10\frac{1}{2}$  brazas a media marea. En los estremos de ésta pequeña base hice las enfilaciones necesarias para levantar el plano, i luego di principio al sondeo; pero volviendo a arreciar el viento por el norte, que me impedía continuar dicha operacion con exactitud, i a repetirse los chubascos de agua acompañados de ráfagas fuertes del viento, me restituí al surjidero de la capilla a las  $12\frac{1}{2}$ . El resto del dia continuó el tiempo como se ha dicho i anocheció en los mismos términos, con mucha lluvia i mal semblante, especialmente en el horizonte del oeste.

*Dia 13 de dicho martes.*—Este dia amaneció lluvioso, con poco i vario viento del N O. al norte. A las  $5\frac{3}{4}$  dejó de llover i a las  $6\frac{1}{2}$  salí a medir una base desde el surjidero de la capilla hasta la punta de Cholua, en la costa frontera, la que resultó de 567 varas; hice en dicha punta las enfilaciones precisas, igualmente en el otro extremo i en la punta de Catuhudue, i luego pasé a continuar el sondeo; a las  $11\frac{1}{2}$  me fué impracticable el seguirlo, por el viento norte que empezó a ser bastante duro, con ráfagas impetuosas i lluvia, por lo que me restituí al surjidero poco despues del medio dia. Toda la tarde continuó el tiempo dicho, con repetidos chubascos i cortas intermisiones de bonanza, i en la misma disposicion anocheció.

*Dia 14 de dicho miércoles.*—Amaneció el tiempo claro, en calma, por lo que a las  $5\frac{1}{2}$  salí a proseguir el sondeo del estero i reconocimiento de sus orillas. A las  $10\frac{1}{2}$  entró el viento vario del S E. al este fresquito; pero a poco mas de las 11 volvió a quedar calma, i a la  $1\frac{1}{2}$  de la tarde me restituí al surjidero a comer. A las  $3\frac{1}{2}$  volví a salir a seguir dicha faena hasta las 7 de la noche, que vine al alojamiento. Toda la tarde se mantuvo el viento por el S E. i S S E., blando con algunos ratos de calma, i así anocheció.

*Dia 15 de dicho jueves.* — Amaneció el dia toldado, con viento por el norte mui bonancible, el que a las 6 quedó calma. A dicha hora salí a concluir el sondeo del estero, lo que verifiqué, volviendo al surjidero a las  $10\frac{1}{2}$ . El resto del dia continué la delineacion del plano, i el tiempo se mantuvo toldado, en calma, hasta cerca del anoecer, que entrando el viento bonancible por el S E., aclaró.

Nota: que habiendo advertido el dia 10, como se dijo en su lugar, el aumento de agua en la falúa, i sospechando fuese el exceso

producido por la tabla que está en la banda de estribor, desde el codaste para proa, en la misma línea de agua, la que sin embargo de reconocerse algo defectuosa antes de la salida de Castro, se dejó así por no prolongar la estancia en aquel puerto. Hice varar la embarcacion en la pleamar para reconocerla. Efectivamente, cuando quedó en seco se halló dicha tabla enteramente podrida (i con agujero en medio) en la estension de cinco piés, entre la primera i quinta cuadernas, contadas desde el codaste, por lo que es preciso separarla i ponerle una nueva de avellano, que fué a buscar en la costa del norte del estero el rejidor Andrés Colugol, quien no quiso admitir paga alguna por ella, sino cedérsela al rei graciosamente. La tabla vino ya mui entrada la noche, por lo que no se trabajó en ponerla.

*Dia 16 de dicho viernes.*—Este dia amaneció con blando viento por el S S E., el que luego refrescó. A las 5½ se empezó el trabajo de poner la tabla dicha, el que se concluyó cerca del anochecer; pero reconociéndose flojas algunas costuras de popa en la misma banda, yendo a apretarlas se deshizo en lodo un pedazo de tabla de algo mas de un pié, de las que tocan al codaste, lo que precisa a echarle un rumbo en dicho paraje. El dia se mantuvo claro, con fuertes ráfagas de viento sur, que cesaron poco después de anochecer, quedando a corto rato en calma.

*Dia 17 de dicho sábado.*—Este dia amaneció despejado, en calma; pero al salir el sol empezó a ventar el sur fresquito, i se trabajó en el rumbo dicho ayer, concluyéndolo a las 10½. A las 12 quedó a flote la falúa; la hice limpiar i reducir a menor volúmen las chiguas de víveres de la jente de mar, para desembarazar algo mas el buque i verificar la salida con la vaciante del amanecer de mañana. Se han consumido en la obra dicha seis clavos de tres i media pulgadas.

*Dia 18 de dicho domingo.*—Amaneció el dia en calma, cerrado, con lluvia i densa niebla; ésta se disipó a las 10½, con poco viento, que entró por el oeste; pero aquella no cesó hasta las 2½ de la tarde, que quedó el viento calma, i a poco rato empezó a ventar por el sur fresquito; mas no siendo ya hora apropósito para verificar la salida, porque es necesario toda una marea o ser favorecido de viento apropósito para llegar a puerto seguro para la

falúa, segun informe de los prácticos, determiné no ejecutarla hasta el siguiente dia.

Con motivo de ser hoi domingo, han concurrido a la capilla por la tarde como cien personas de ambos sexos que rezaron el rosario a coros, un cántico en castellano al Santísimo Sacramento, varios en elojio de la Virjen Santísima, el padre nuestro, credo, salve, mandamientos i sacramentos, a lo que asistí con toda la tripulacion.

Nota: que siendo ya esta la última tierra poblada i sembrada de la isla grande de Chiloé hacia su parte meridional, me parece tiempo de decir que nada tengo que reformar al juicio que en órden a su fertilidad hice cuando estuve en San Carlos el año de ochenta. Su suelo es capaz de producir quanto producen los de Europa (acaso con ventaja) i otras partes, situadas en iguales templos a este i solo faltan brazos para el cultivo; porque los que hai son casi muertos, por la vil ociosidad en que los tienen sus dueños, sumerjidos en la mas profunda vergonzosa ignorancia, que algunos forasteros tienen la barbarie de concebir útil al Estado, disfrazándola con el nombre de inocencia, agravando a esta escelente cualidad con suponerla tan comun i sin advertir que se hacen unos tácitos aprobadores de aquella tan sagaz como detestable máxima del impostor soez Mahoma, esto es, prohibir las letras a sus sectarios.

*Dia 19 de dicho lunes.* — Amaneció este dia toldado, con alguna niebla, la que empezó a disiparse con el viento bonancible por el norte que entró a poco mas de las 6; la marea empezaba a crecer, i aunque nos era contraria, dejamos el surjidero de Huilidad a las 6½ i la boca de su estero a las 8, confiados en que el viento, aunque mui poco que nos era favorable, había de refrescar segun la apariencia; en efecto, a las 10 teníamos navegadas poco mas de dos millas a remo i vela, cuando quedamos con solo éstas, porque el viento vario del norte al N O. empezó a soplar algo fuerte con menuda lluvia; con él seguimos arrumbando, enflando i reconociendo la costa i sus bajos, que empiezan desde la punta de Tutil hacia el sur; en la de Chaiguau son mas elevados i de poco fondo, i la reventazon del mar en ellos ocasiona bastante riesgo i es tambien donde avanzan mas afuera, como una milla de distancia de la punta, con reventazon siempre manifiesta; los fondos que les

hallamos a media marea fueron desde dos hasta cuatro brazas, arena i piedra.

A las 11½, zafos ya de los bajos, pasé a reconocer el pequeño estero de Tulad, el que hallé ser solo guarecedero de piraguas; de este pasé al de Oquelan, que es lo mismo, pues aunque su entrada es como de mil varas de ancho, tiene poco fondo, i las mareas lo dejan intransitable a otras embarcaciones que las mui pequeñas; en su punta del norte i oeste hice enfilaciones de todos los puntos precisos para la mayor exactitud del plano jeneral o carta de la isla grande, i de aquí me dirijí al estero de Cailin, situado en la parte del norte de la isla de su nombre, el que hallé ser un puerto capaz de contener muchos navíos; pero no permitiéndome el exceso de viento i agua hacer otros reconocimientos de él que su estension, fuí a surjir a las 3½ de la tarde como a 600 varas al este del sitio donde estuvo la capilla de los naturales que habitaban la isla.

El tiempo continuó como se ha dicho i así anoheció. Se relevó de las guardias de planton al marinero Francisco Nuñez.

*Día 20 de dicho martes.*—Amaneció el tiempo cerrado, con lluvia menuda i en calma. A las 6½, habiendo dejado de llover, salí fuera del puerto a reconocer el gran bajo que continúa desde la punta de Chaiguau hacia el sur; pero la reventazon de él me impidió el sondeo, logrando solo reconocer que cierra enteramente el canal i paso entre dicha punta i la isla de Cailin a todo jénero de embarcaciones que no sean lanchas o poco mas, como pequeñas goletitas, i aun a éstas se lo permite de media marca creciente hasta media menguante, pues en el resto es peligroso su paso por la reventazon dicha que hai en todo él.

A las 10½ volví al puerto i medí una base de 1497 varas, hice en los extremos las enfilaciones necesarias para levantar su plano i principié el sondeo; pero a la una de la tarde, entrando el viento duro por el oeste con lluvia, me impidió el continuarla i me restituí al surjidero a la 1½. Toda la tarde estuvo el tiempo como se ha dicho, con repetidos chubascos ya del N O. ya del norte, i así anoheció con mal semblante.

*Día 21 de dicho miércoles.*—Este día amaneció cerrado, con menuda lluvia i poco viento por el oeste. A las 7½ aclaró i se vió ya dentro de puntas una pequeña piragua que con seis o siete

hombres se dirijía a nuestro surjidero; a poco mas de las 8 llegó i en ella el cacique de Huildad don Domingo Caramui i el rejidor Andrés Colugol i cinco hombres mas, que con solo el destino de entregarme una carta particular de Lima salieron de Huildad ayer, resueltos a seguirme hasta entregármela. Yo les estimé en sumo grado esta fineza, supliqué ejecutaran lo mismo de mi parte con los de las demás capillas i les hice dar de almorzar a todos.

Interin di parte al señor comandante jeneral de la provincia del estado de mi comision, hasta el dia, con oficio del tenor siguiente:

«Mui señor mio: Al amanecer el 19 de éste salí de Huildad, que es lo último habitado de la isla de Chiloé hacia el sur; voi siguiendo mi comision i a los planos de que di noticia a V. S. desde Castro, con fecha 5 del pasado, se han aumentado los de la bahía de Terao, i esteros de Ichuac, Queilen, Compu i Huildad, i actualmente me hallo levantando el de esta isla de Cailin, que es mui buen puerto.

«Navegando de Compu para Huildad, se aumentó considerablemente el agua de la falúa, por lo que hice vararla en el citado Huildad i ponerle una tabla nueva del codaste para proa, en la misma línea de agua, por hallarse podrida i con un agujero la que ocupaba dicho sitio, causa del espresado esceso, pues descargada la falúa, quedó en su antigua constante agua que se notó desde la salida de San Carlos.

«Los alcaldes i caciques de la jurisdiccion de los Payos me han ofrecido, espontáneamente, una piragua que, desde el canal de Huamlad, me acompañe a la isla de Guapiquilan, en obsequio del mas seguro servicio de S. M. En su real nombre les he dado las gracias i ofrecido esperarlos uno o dos dias en la embocadura de dicho canal, que está ya en la costa meridional de la isla grande, i no dudo lo verifiquen, porque, es cierto son ellos los que mas se han distinguido en franquearse, los mas prontos en ausiliar la espedicion.

«No ocurre otra cosa de que hacer a V. S. noticioso sinó que los tiempos suelen demorar mis operaciones mas de lo que yo quisiera, a lo que tambien contribuye mucho no acompañarme una pequeña embarcacion que me sería de mucha utilidad, especialmente para el sondeo, como hice a V. S. presente en San Carlos, en mi oficio

dirijido a este asunto en veinte i dos de diciembre del año pasado.  
—Nuestro señor, etc.—JOSÉ DE MORALEDA.»

Entregado el oficio anterior al citado cacique i encargándole lo dirijiese a manos de S. S., a las 9½ salí a continuar el sondeo; a las 10½ pasó por nuestra proa la piragua de retorno a su destino, i a las 11¾ empezó a arreciar tanto el viento por el oeste, con lluvia, que imposibilitándonos la prosecucion de dicha faena, nos restitui- mos al surjidero; toda la tarde fué de mucha lluvia i viento del oeste i O N O. hasta después de anochecer, que cesó éste i aquella arreció mucho mas. Yo hice dar fondo a los dos rezones de la falúa, doblar su guardia con el patron i formando toldos con las velas para resguardo de los víveres; pero con todas estas precau- ciones i la carroza con el encerado i toldeta de lona encima no fueron bastante para el total resguardo de ellos.

Nota: que la venida de la piragua citada me hace decir en elo- jio de estos infelices naturales, que mui lejos de ser necesario em- plear la fuerza (como me habian significado) para sacar de ellos algunos víveres, no he encontrado en todos, sin haber necesitado jamás intimarles mi comision, sinó sumision, buena voluntad i franqueza de cuanto han tenido para el servicio particular mio i especialmente para el del rei, cuyo soberano nombre pronunciado con aquella suavidad que S. M. se digna para con todos sus vasa- llos, les hace tal impresion a éstos i con particularidad a los del territorio de los Payos, que nada perezcan los encargos que son acompañados de él.

Casi todos saben i creo que no hai nadie que deje de conocer la enorme distancia que hai entre el suave i ríjido mando i los di- versos efectos que producen uno i otro, así en bien del particular, como del estado en jeneral. ¿Pero cuales son los que han de resul- tar de aquel respetable nombre todo piedad, amor i liberalidad con los vasallos, cuando abusando de él se pronuncia horrísono, duro i se ejerce con fiereza i tiranía? Los que resultan, esto es, negar ellos sus frutos, ocultarlos i no dar gustoso ni voluntario auxilio a los comisionados estantes o transeuntes del servicio. ¿I porqué? Porque éstos, por lo comun entumecidos o hinchados con el empleo o encar- go, no parece sino que intentan borrar del corazon de estos remo- tos vasallos la adorable inájen del soberano, llevando consigo la aspereza, el maltrato i la sustraccion violenta e injusta de estos miserables naturales, ya tomándoles el caballo, el cordero, etc., ya

sirviéndose de sus personas sin urgente lejitima causa i satisfaciéndoles últimamente con solo decir «es para el rei», sin advertir que nada dista mas del ánimo justísimo del rei que una satisfaccion semejante a un pobre. Yo pudiera estenderme algo mas sobre este asunto, pero lo dejo de hacer porque basta lo dicho para este lugar, añadiendo solo que (como si yo fuese algun miembro del supremo consejo o algun juez visitador jeneral, destinado a desagravio de ellos) no se les oye mas que quejas de esta suerte de vejaciones, que sin duda son mas positivas de lo que debieran.

*Dia 22 de dicho jueves.* — Amaneció el dia oscuro, con fuerte lluvia, mucho viento del oeste i perverso cariz desde el S O. por el oeste al norte, por lo que, no siendo de la mayor satisfaccion el surjidero en que estaba la falúa, me trasferí con ella a la ensenada de Diñua, donde se está enteramente a cubierto de dichos vientos; a las 8½ aclaró el dia, quedando con celajes sueltos, los que, acompañados de furiosas ráfagas de viento, soltaba cada uno su aguacero fuerte; a las 11 cesaron éstos, pero el viento vario del oeste al S O cargó tanto, que se oía con frecuencia el estallido de los árboles que rompian i derribaban sus impetuosas ráfagas; de 60 a 70 varas de distancia de nuestro nuevo alojamiento rompió dos i derribó o arrancó uno, que el menor de ellos tenía cerca de media vara de diámetro a distancia de cuatro del suelo i mas de 25 de largo todos lozanos i sin daño interior. Es verdad que así en esta isla como en lo que he visto de la grande los árboles, por robustos i gigantes que sean, no profundan sus raices, las estienden solo lamiendo la superficie de la tierra. El dia continuó como se ha dicho i lo mismo anocheció; pero a las 10½ ya era el viento la mitad menos que durante el dia i seguido sin ráfagas, con cielo claro, i a poco mas de media noche calmó enteramente.

*Dia 23 de dicho viernes.* — Este dia amaneció toldado, con alguna niebla, i el viento por el sur bonancible; pero luego se llamó al E N E. i norte i así continuó vario de todos los cuadrantes, de modo que fué un apacible huracan que blandamente corrió todo el horizonte. Yo empleé el dia en el sondeo del estero i en levantar un pequeño plano particular del seno o ensenada de Diñua, en que estamos fondeados, para agregarlo al del estero. Anocheció el tiempo toldado en calma.

Nota: que esta isla de Cailin es de los terrenos mas apropósito

que he visto en este viaje para sembrado; la corta elevacion i lo suave de su lomaje le dan una bella disposicion para el efecto; hace seis o siete años que se despobló, i aun se conservan algunas casas (en mal estado) dispersas; i en el terreno donde estuvo la capilla i residencia del misionero, los fragmentos de dichos edificios i cerca de ellos una porcion de árboles de ciruelas moradas grandes, de excelente gusto, manzanos i membrillos, bastante yerbabuena i poleo i algun tomillo; hai tambien algunas vacas i caballos del gobernadorcillo de los Payos, Levien, que reside en Tanqui. Abunda de la madera de pelú, a quien con mucha razon prefieren para ligazones de embarcaciones, pues es como la excelente sucupira, de que en el Brasil construyen todos los esqueletos de los navíos, por lo bien conocida que es su permanencia; en algunas partes de la isla grande la hai tambien, pero escasa; la lástima es que no he visto árboles corpulentos que pudieran servir para buques grandes, si solo para los de veinte o veinticinco varas de lonjitud; es árbol que crece tortuoso i con mucho ramaje i su hoja es la mas menuda que he visto en árbol alguno.

Este dia hice cortar una buena botavara de laurel para el trinquete.

*Dia 24 de dicho sábado.*— Amaneció el dia toldado i el viento por el norte fresquito. Hasta cerca del medio dia me ocupé de la delineacion del plano de este estero de Cailin, i a las 12½, estando la marea creciendo, el viento algo fresco por el norte, i con menuda lluvia a ratos, salí de Cailin al remo, continuando mi comision, reconociendo i arrumbando las costas de la isla grande i las de las chicas de Cailin, Laitec i Colita, que se ofrecen al paso. A las 2¾, estando tanto avante con la punta de Huellonquen, en Cailin, favoreciéndome ya el viento dicho, me puse a la vela, i a las 4½ dimos vista i demarcamos la punta mas setentrional de la isla San Pedro, llamada Boigue, que con la de Yatec, en la isla grande, que tambien teníamos a la vista, forma la boca del canal de Guamlad, la que nos demoraba al S 7° E. A las 5¾ dimos fondo en la embocadura del estero de Yalad, inmediatos a dos chozas que advertimos en su costa del este, las que pasamos a ocupar. Anocheció el cielo i horizontes oscuros, i el viento mui flojo por el N N O.; poco despues quedó calma i empezó a arrear la lluvia.

*Dia 25 de dicho domingo.*— Amaneció el tiempo cerrado, con

bastante lluvia, en calma; a las 5½ entró el viento por el S S E., bonancible como la lluvia, i aclaró el día, por lo que a las 6½ salí a reconocer los fondos de este estero, antes de dar principio a levantar su plano, en atención a estar informado tiene muchos bajos. A las 2 de la tarde me restituí al alojamiento i a las 3½ volví a salir a continuar la misma faena, hasta las 7 de la noche, volviendo ya cerciorado que los bajos del estero no son obstáculo para que deje de ser buen guarecedero de muchas embarcaciones. El viento se mantuvo todo el día vario del sur al este, ya fresquito, ya bonancible i en los mismos términos anocheció.

*Día 26 de dicho lunes.*—Este día amaneció toldado, en calma, i a las 6½ salí a medir dos bases que me parecieron necesarias para levantar el plano de este estero, porque las islas de su seno impiden ejecutarlo con exactitud con una sola; en efecto, una se midió desde la punta de Gatos Marinos (pusímosle este nombre por la abundancia de dichos anfibios que notamos en ella) hasta la playa de nuestro surjidero de las chozas, cuya distancia se halló de 3089 varas, i otra entre la punta de la isla Cucaiquí i la punta Redonda, que se halló de 1584. En esta operacion i en ejecutar las enfilaciones necesarias en los extremos de las bases dichas se ocupó el día, el que se mantuvo toldado, con poco i vario viento de todos los cuadrantes i así anocheció, con semblante de lluvia, por lo que hice cubrir la falúa con sus velas, a fin de resguardar en el modo posible los víveres, por el mal estado de las chozas.

*Día 27 de dicho martes.*—Amaneció el día acelajado i el viento por el norte fresquito. A las 7 salí a reconocer i enfilear los contornos de las islas Linagua i Cucaiquí, que están en este estero, i a reconocer el pequeño de Colita, en el que, según dijeron los prácticos, no se puede entrar por su poca agua; pero yo hallé todo lo contrario, como demostrará el plano del de Yalad, donde se incluirá aquel con un sondeo hecho a bajamar. A las 2½ de la tarde me restituí al alojamiento, ya con el viento norte bastante fresco, el que así continuó hasta despues de anochecer, que cesó i principió la lluvia. Hoi se ha notado vuelve a hacer la falúa mucha mas agua que la que constantemente ha hecho.

*Día 28 de dicho miércoles.*—Amaneció el día en calma, cerrado, con mucha lluvia, la que, ya mas, ya menos fuerte, continuó todo

el día sin cesar; i yo, con el disgusto de no tener ni en las chozas ni en la falúa un sitio libre de goteras donde poder ni aun escribir, sin embargo de los toldos de que estaba cubierta la embarcacion i los bordillos, tienda de campaña i ramas con que habíamos cubierto las chozás. El tiempo anocheció como se ha dicho i la falúa haciendo el agua citada ayer, sin haber podido investigar su entrada en el buque, no obstante haberlo solicitado.

*Día 29 de dicho jueves.*—Amaneció el día cerrado con niebla en calma, pero poco despues, habiendo entrado el viento por el sur bonancible, se dispó. A las 6½ salí a acabar el sondeo de este estero, i a las 3 de la tarde me restituí a las chozas; a las 4½, estando la marea enteramente baja, salí a sondar los bancos que cierran la entrada del este del puerto, permitiéndola solo a embarcaciones menores, como piraguas i otras semejantes, i a las 6½ volví al surjidero. El día se mantuvo claro, con viento fresquito por el sur, i así anocheció.

*Día 30 de dicho viernes.*—Este día amaneció bello, en calma i la marea creciendo. A las 9½ entró el viento por el sur fresquito, i así continuó todo el día hasta poco después de anochecer, que quedó calma, i yo me ocupé en la delineacion del plano de este estero. Se ha notado la falúa con la misma agua de siempre, habiéndose estancado el esceso que se advirtió el día 27.

*Día 31 de dicho sábado.*—Amaneció el día sereno, en calma i la marea empezando a crecer, contraria a nuestra derrota; sin embargo, a las 6 dejamos el surjidero de Yalad siguiendo nuestra comision, reconociendo la costa, i enfilando sus puntas i las de las islas vecinas a la grande; a las 8 entró el viento por el S S E. fresquito, con el que, i la marea (todo contrario) íbamos poco para avante, a costa de infinito trabajo al remo, pues aunque a las 11 me empezó a favorecer la marea, cuyo efecto es poco sensible aquí, el viento dicho era ya demasiado fresco i la mar bastante picada para forzar a la vela, bordeando, esta embarcacion, por su estado cuidadoso; además, nos era imposible ganar con día la embocadura del canal de Guamlad i no teníamos surjidero seguro en la costa que la antecede, segun informe de los prácticos. Sin embargo, yo seguí con ánimo de surjir al sur de la pequeña isla de Mauchil, de que distábamos media legua; pero a las 3 de la tarde, rendida ya la jen-

te del remo, viendo que lejos de ir avante íbamos perdiendo de lo ganado, arribé a la costa de través, entrando por la parte del norte de dicha islita, i fui a surjir en la costa de la grande de Chiloé, sobre braza i media de agua, fondo de arena.

Nota: que el canal por donde entramos lo forman la islita dicha i lo mas sur de la de Colita; tiene como un tercio de milla de boca, pero todo lleno de peñascos, que cubre la alta mar e impiden el paso a otro jénero de embarcaciones que no sean como esta o menores. De la misma naturaleza es el estero estrecho de Colita, que sigue a formar la isla de su nombre i unirse con el incluido en el plano de Yalad, como se ha dicho. Este dia observé la latitud de  $43^{\circ} 33'$  i el segundo  $43^{\circ} 35'$ .

*Dia 1<sup>o</sup> de abril, domingo de ramos.*—Este dia amaneció despejado, en calma i la marea empezando a crecer. A las  $5\frac{1}{2}$  salí del surjidero por la parte del sur de la islita Mauchil (parece de las mismas circunstancias que el de la parte del norte de ella, que queda notado) al remo, i así continué reconociendo i arrumbando la costa, toda de peñascos i sin atracadero alguno; a las 8, montada la punta de Yatec, en la isla grande, nos hallamos en la embocadura del canal de Guamlad<sup>25</sup>, que presenta media legua de boca al rumbo del  $N 9^{\circ} O.$  i  $S 9^{\circ} E.$ , entre dicha punta i la de Boigue, que, como ya se ha dicho, es la mas setentrional de la isla San Pedro. Luego que entré en el canal, examiné una i otra orilla, ambas de peñas i monte cerrado, i como a una milla al oeste de la entrada vi solo una pequeña caleta de arena, a quien llaman puerto de San Pedro (está en la isla de su nombre) i es el único paraje de la embocadura donde pudiera estar la prometida piragua de los Payos para acompañarme; pero no hallándola i considerando, respecto al tiempo pasado de la cita, que acaso ya habría pasado, no me detuve a esperarla, por no perder el apacible dia que se me presentaba para continuar mi comision. Seguí, pues, a los rumbos vecinos al oeste i  $O \frac{1}{4} NO.$  hasta las  $11\frac{1}{2}$ , que entró el viento por el sur, fresquito, que nos era contrario, hallándonos en la confluencia de la continuacion del canal que sigue para Ayemtema al  $S \frac{1}{4} SE.$  i del estero de Guamlad, que se interna en la isla grande al  $ONO.$  Entré en éste, lo reconocí i hallé ser solo para embarcaciones menores, pues la mayor agua que le

---

25. Guamlad es el pasaje San Pedro de la carta inglesa.

encontré (en pleamar, casi de las vivas) fué de 4 brazas, lama; se interna 4800 varas sobre el rumbo dicho del ONO., i su ancho, por donde mas, es de 1000, sin paraje alguno donde poder desembarcar, porque ambas orillas son peñascos escarpados, vestidos de espesísimo bosque desde el término del mar hacia adentro i con algunos farallones cubiertos de matorral; lo mismo es todo el canal de Guamlad visto hasta aquí, cuya mayor angostura es de 200 varas; su direccion desde la punta de Boigue es al oeste, el espacio casi de una legua i de ella al OSO. dos millas hasta la pequeña isla de Huedanchaya, que está en la confluencia del estero i canal dichos; este último sigue desde aquí al S  $\frac{1}{4}$  SE. i SSE. la distancia de cerca de cuatro millas, hasta salir al mar meridional de la isla grande, con varias puntas donde las mareas forman multitud de revasas impetuosas, con velocidad que, seguramente, a media marea, no baja de seis millas por hora, con particularidad en la punta de la isla de San Pedro, que llamamos del Escarceo. A las 2  $\frac{1}{2}$  de la tarde dimos fondo en la pequeña caleta de Puquitin, que está en dicha isla, sobre una braza de agua, fondo arena, porque la jente estaba ya rendida al remo i no se nos podía proporcionar, segun los prácticos, otro sitio adonde poder seguir sino en el estero i rio de Ayentema, al que no podíamos llegar por lo fatigado de la jente, viento contrario del sur i baja de la marea, pues es necesario esté alta para entrar en él.

Nota: que los fondos hallados en el canal de Guamlad hasta el surjidero en que estamos han sido mui varios, de 16 brazas, 12, 4 i así, lo que unido a su angostura, violencia de corrientes i escollos, lo hacen impracticable a otras embarcaciones mayores que lanchas, botes o piraguas.

La falúa ha vuelto a manifestar el exceso de agua que se notó el día 27 del pasado, i cuya suspension ha sido probablemente ocasionada de alguna porquería introducida accidentalmente en el paraje por donde la hace, lo que se deja de reconocer con toda exactitud respecto a que no nos fatiga, hasta la isla de Guapiquilan, donde se remediará con los demás que fuese necesario para salir al océano.

*Día 2 de abril, lunes santo.*—Amaneció el tiempo acelajado, el viento por el norte mui bonancible i la marea acabando de vaciar. A las 5  $\frac{1}{4}$  salimos de la caleta de Puquitin a vela i remo, i a las 6 empezó a crecer la marea directamente contraria a nues-

tro viaje. A las 8 nos hallamos en el fin del canal de Guamlad, que lo terminan las puntas de Guamblin al este, en la isla San Pedro, i la de Cogomó al oeste, en la isla grande, distante una de otra media legua; al salir del canal descubrimos al sur una porcion de pequeñas islas i farallones, i lo mismo en toda la costa de San Pedro que sigue para el este, los que, enfilados, seguí al reino, en calma, a reconocer el estero de Ayentema<sup>26</sup>. A las 9 estábamos en su boca, que llena de piedras, igualmente que las dos orillas del estero, me indicaban su poco fondo; en efecto, empezé a sondarlo i hallé de  $2\frac{1}{2}$  a 3 brazas de agua, ya piedra, ya arena, a media marea de las vivas; i creciendo aquí solo dos brazas escasas, la deja incapaz de abrigar ninguna embarcacion que no sea piragua o sus iguales, i aun a éstas entrando a pleamar dentro del rio en que termina el estero, porque éste no tiene desembarcadero ninguno en todo su ámbito, que es de una milla de norte a sur i de 600 a 700 varas de este a oeste. A poco mas de las  $9\frac{1}{2}$  salí de este lugar, tomadas en él las enfilaciones necesarias, i se nos presentaron a la vista, por donde debíamos dirigir nuestra derrota, una inmensa multitud de farallones, con grande reventazon de mar, ya de ellos, ya de bajos ocultos, por lo que pregunté a los prácticos si era aquella la terrible punta de los Chochores, que me tenían significado de riesgo, i cual era el paraje; a lo que me contestaron que efectivamente era la punta dicha, i que debíamos pasar por ella, a menos que yo no determinase hacerlo por fuera de todos los citados farallones, que salen casi una legua de la costa; pero siendo preciso, para el desempeño de mi comision, pasar lo mas vecino a ella que sea dable, se lo signifiqué así, i me dijeron era imposible ejecutarlo sin estar la mar llena; ésta debía estarlo a medio dia, por lo que me dirigí al surjidero de la Olleta (llaman así por el constante hervidero que un manantial de agua dulce que hai en el suelo del mar le causa a éste), donde dí fondo poco antes de las diez, quedando circundado de piedras. A las  $10\frac{1}{2}$  entró el viento por el sur, bastante fresco, i a las  $11\frac{3}{4}$  salí de dicho surjidero para el paso de los Chochores, que dista un tercio de milla; pero diciéndome los prácticos que no podía verificarse con viento tan fresco, casi por la proa, i la mar de él, que engrosó

---

26. El estero Ayentema es el que se abre inmediatamente al poniente de la punta de Cogomó, en el extremo SE. de Chiloé. El rio del mismo nombre fluye en el fondo del estero.

mas, conociendo su razon, determiné arribar a Ayemtema a pasar la noche i esperar tiempo mas favorable para el paso dicho. Al medio dia observé la latitud de  $43^{\circ} 46\frac{1}{2}'$  i el segundo piloto  $43^{\circ} 45' 27$ , i a las  $12\frac{1}{2}$  surjimos en la orilla oriental del estero, que dijeron los prácticos era buen sitio; pero hallándolo sembrado de peñas sueltas, cubiertas de mariscos, capaz de rozar con prontitud las amarras, mandé inmediatamente levar el rezon i me dirijí a la vela para dentro del rio, cuando advertimos que el viento se llamó de contraste al este i ESE., favorable a la prosecucion del viaje i paso de los Chochores, por lo que inmediatamente resolvimos emprenderlo, i virando para afuera, nos dirijimos a él, después de tomadas todas las enfilaciones posibles, así de lo mas fuera de su reventazon como de las rocas mas notables que lo forman; estando ya cerca mandé cargar las velas, porque nos impedían la libre vista, i a la  $1\frac{1}{2}$  de la tarde entramos en este terrible riesgo, del que, sorteando la reventazon grande de mar i una porcion considerable de horribles peñascos de fuera i de debajo del agua, salimos poco antes de las dos, con la felicidad de no habernos entrado mas que dos pequeños golpes de mar, que nos desarmaron cinco remos; al salir de los Chochores avistamos la isla de Guapiquilan, i luego dimos las velas, favorecidos de un blando viento por el este, con el que seguimos al oeste i  $O\frac{1}{4}$  SO., reconociendo i arrumbando la costa i sus farallones de fuera, viéndonos precisados a las  $3\frac{1}{2}$  a pasar por entre dos de ellos, con el próximo riesgo de ser anegados por la grande mar que se rompía en sus peñascos contiguos, ocasionada de los vientos del sur, frescos, que habian antecedido i a quienes está descubierta toda esta costa. A las  $4\frac{1}{2}$  pasamos por el angosto canal que forma la isla grande con la pequeña de Hiencouma<sup>28</sup>, el que tiene de 35 a 40 varas de ancho i cosa de 70 de largo, con  $2\frac{1}{2}$  brazas de agua en su medio, a bajamar, fondo de rocas; de aquí nos dirijimos a la ensenada de Nayahué, siempre por entre farallones, isletas i peñas anegadas; i últimamente, ya en dicha ensenada, que me dijeron los prácticos era el único puerto de esta costa, fué menester desatender a éstos por sus dudas en donde se debía surjir, cargar las velas i sondarlo incesantemente, al remo, volver a sortear, con

27. Esta latitud es errónea por exceso en 20 millas, error notable que solo puede explicarse por la mala posicion en el momento de la observacion.

28. Yencouma.

un recelo i cuidado indecible, la reventazon del mar, rocas descubiertas i sargazos de las ocultas, de que está llena toda la ensenada, para buscar un surjidero seguro donde pasar la noche; al fin lo hallamos en el extremo occidental de la playa, aunque circundados de piedras, dando fondo en él a las 5½ de la tarde. La mayor agua que hallé a esta ensenada de Nayahué fué de 4 brazas, fondo ya de peñas, ya de arena i conchas, i casi todo con reventazon de mar; anocheció el tiempo acelajado i el viento por el norte bonancible, el que luego refrescó.

Nota: que el pasaje de los Chochores tienen mucha razon de mirarlo con horror los pocos que lo han visto o pasado, porque, a la verdad, solo se puede hacer precisado por una comision, como la mia actual, o esperando un dia de calma, i que no le hayan antecedido vientos de la parte del SE., sur, SO. i oeste, que ocasionan mar picada; porque si lo está, difícilmente se saldrá de él sin que se le introduzcan a la embarcacion algunos golpes de mar, de los muchos que rompen en los peñascos, la estrellen en alguno de ellos, le quiten el gobierno o desarmen los remos, aun suponiendo destreza i presencia de espíritu en los que la manejen. El es propiamente un arrecife de multitud de rocas, que las mas velan a bajamar, muchas están siempre manifiestas i algunas pocas no se descubren nunca; continuamente rompe el mar en ellas, pero mas o menos elevadas sus olas, segun la clase, duracion i cantidad de viento que las mueve, bien entendido que desde el este por el sur hasta el oeste todos los ajitan mucho. Sale de la punta de Chocheb hacia el S ¼ SE. la distancia casi de dos millas, tiene de estension por el pasaje dos tercios de otra i es lo mas meridional de la isla grande de Chiloé. Finalmente, todo el que hiciere viaje de Guapiquilan debe evitarlo, pasando por fuera de dicho arrecife, aunque prolongue algo mas su navegacion.

A poco de haber salido del paraje dicho avistamos las islas Guaitecas, demarcando lo mas oeste de ellas a la vista al S 20° O. i lo mas este al S 13° E., a distancia como de diez a doce leguas.

*Dia 3 de dicho martes santo.*—Este dia amaneció acelajado, el horizonte del norte por el oeste al S O. bastante cargado, el viento por el norte fresquito i la marea acabando de vaciar. Yo esperé a que creciese algo, sin embargo de serme contraria al viaje, para evitar parte del riesgo de los bajos que tenía que pasar a la salida. A las 6¼ empezó a crecer, i a las 7½ salí al remo por la parte del oeste

de la ensenada, por varias de las bocas que le forman las isletas vestidas de matorral i peñascos áridos que desde afuera la ocultan; a poco mas de las 8, libres ya de dichos riesgos, nos pusimos a la vela, con viento a ráfagas por el norte i mal semblante en el tiempo, gobernando al oeste, reconociendo la costa i enfilando sus puntas, i a poco mas de una milla navegada, advirtieron los prácticos teníamos por la proa un gran bajo de arena i piedras que sale de la islita de Hiemcheo<sup>29</sup> hacia el sur i S E. En efecto, de allí a corto rato notamos reventazon en él de cuando en cuando i arribamos al S O., con el fin de pasar por fuera; pero siendo nuestro objeto principal, respecto al mal tiempo que empezábamos a experimentar, tomar el puerto de la isla de Guapiquilan, que, segun los prácticos, es el único que hai en toda esta parte meridional de la isla grande, nos fué preciso orzar al O S O. a otra milla navegada i pasar por el estremo del sur del bajo, por tres brazas de agua, fondo de arena, participando de algunos rociones de la mar que se levantaba en él. A las 9, cerca ya del puerto dicho, cargamos la mayor para disminuir el andar, de 5 a 6 millas que llevábamos porque los prácticos me avisaron tenía bajos la entrada; ya entre puntas, empezamos a sondar: solo se hallaron 4 brazas, fondo piedra; mandé cargar el trinquete i al remo seguí para adentro, por fondos de 2½ i 3 brazas, arena i piedra, i ya cerca del surjidero diez, i a poco andar tres; a poco mas de las 9¼ dimos fondo en dos, arena, como a sesenta varas de la única playa de arena que vimos en el puerto. Asegurada la falúa, saltamos a tierra, se armó mi alojamiento i luego empezó la jente de mar a hacer sus chozas; se encontraron vestijios de haber habido otras, pero ya de algun tiempo.

A la una de la tarde, empezando a vaciar la marca, mandé dejar en seco la falúa, para ver si podríamos descubrir el paraje por donde hacía el agua, cuyo aumento nos daba ya cuidado: en efecto, luego que quedó en seco se advirtió la hacía por un clavo de la quinta cuaderna de popa a babor, pues lo indicaba la que por dicho paraje estaba saliendo del buque, i es justamente en la tabla de aparradura que está desviada del alefriz de la quilla una pulgada, en la estension de dos piés, como queda dicho en el dia 10 de febrero, lo que se reñediará el primer dia apropósito que se presente.

Nota: que desde el estero de Yalad hasta esta isla de Guapiqui-

29. Hiemcheo debe ser la Yencouma de la carta del capitan Fitz-Roy.

lan está defendida la grande de Chiloé por la misma naturaleza, así porque no tiene puerto alguno en todo este distrito, como por la inmensa multitud de horribles peñascos que forman i guarnecen su costa i muchedumbre de farallones visibles i anegados que están avanzados fuera de ella, los cuales, cerrando la entrada a sus ensenadas llenas de bajos, le sirven del mas fuerte antemural contra los enemigos que pueda tener la nacion.

*Día 4 de dicho miércoles santo.*—Amaneció el tiempo cerrado, con lluvia, mucho viento por el norte; a las 9½ llamó de contraste la travesía u oeste tempestuoso, con tan furiosa lluvia de granizo i agua, relámpagos i truenos, que nos puso en un propio dia de tinieblas; a las 11 cesaron los truenos i se moderó el viento i agua; pero ésta no dejó de continuar, con algunas ráfagas del oeste, el resto del dia, i así anocheció, aunque ya con poco viento.

*Día 5 de dicho jueves santo.*—Este dia amaneció toldado, con alguna lluvia i el viento bonancible por el oeste; a las 8 llamó al S O., cesó el agua, i empezó a aclarar, refrescando bastante el citado viento; así continuó todo el dia, ya toldado, ya claro, hasta despues de anochecer, que abonanzó el viento. Yo me ocupé en la continuacion de la carta o plano jeneral de la isla grande, sobre las enfilaciones i reconocimientos hechos los dias anteriores,

*Día 6 de dicho viernes santo.*—Amaneció el tiempo cerrado, con lluvia i el viento fresquito por el norte; así continuó hasta las 11½ de la mañana, que quedó calma, pero sin dejar de llover, i así anocheció. Yo ocupé el dia en el trabajo dicho ayer.

*Día 7 de dicho sábado santo.*—Este dia amaneció acelajado i con alguna lluvia i el viento bonancible por el S O.; a las 8½ cesó el agua i aclaró el dia i así continuó hasta el anochecer, con poco i vario viento del S O. al oeste. Yo me ocupé en el trabajo dicho de colocar las enfilaciones i reconocimientos hechos en esta parte meridional de la isla grande, en el plano que la representa. Hice echar en tierra los víveres de la jente de mar (hallaron cosa de tres arrobas de pan inutilizado) i limpiar la falúa por dentro, con cuyo motivo le advertimos otra agua por la fenda de una tabla debajo de la mura de estribor, la que remediamos calafateándola i embromándola despues con sebo i carbon unidos,

Nota: que algunos marineros han penetrado el monte hasta salir a la costa occidental de esta isla, la que hallaron organizada de peñascos (como todo el resto de ella), con una pequeña caletita de arena capaz de admitir una piragua, pero sin resguardo; en ella encontraron varios fragmentos de embarcacion perdida, como un pedazo de ligazon con dos clavos de 7 a 8 pulgadas, una verga de gavia o velacho de muermo, madera que produce con abundancia esta provincia, i dos pequeños pedazos de roble de la Europa, que me parecieron ser de duclas, con brea reciente, igualmente que el clavo que trajeron i un tojino de la verga; i así esta como la ligazon indican haber sido poco usadas i en embarcacion de diez i ocho a veinte varas de largo. Estos, probablemente, son funestos indicios del naufragio de las dos embarcaciones que, habiendo salido la una de San Carlos para Lima i la otra de Valdivia para San Carlos, en mayo del año pasado, no se ha vuelto a saber de ellas, i mudos testigos que acusan la multitud de semejantes desgracias que se ven casi diariamente en las costas del Perú i Chile, ya por el exceso de carga i tiempo con que se les permite salir de los puertos, ya por los defectos de los buques i falta de aperos precisos en ellos, i ya por la de sujetos apropósito para su direccion i manejo, sucediendo todos estos estragos en enorme perjuicio del estado i afrenta de la humanidad.

*Día 8 de dicho domingo de resurreccion.*—Amaneció el tiempo claro, con celajería suelta, i así continuó, con viento mui vario i bonancible del tercero i cuarto cuadrantes i en los mismos términos anoheció. Se tornó a la falta el agua que hacia por habor o popa, como la dicha ayer, logrando dejarla sin que se le introduzca otra que la poca que le produce la broma de los pantoques, sin que sea ya otra nuestra detencion aquí que la de esperar el buen tiempo para salir a continuar la comision del reconocimiento i demarcacion de la costa occidental de la isla grande, porque siendo cierto, como sin duda lo es, que en toda la espresada costa no hai puerto alguno, pues lo aseveran así: el inglés Baltasar Cordes, que hizo rodear la isla con su lancha, mandada por un oficial; los navegantes europeos, que viajando al Perú i Chile han recalado a la punta de Quilan i algo mas al norte (sucede con bastante frecuencia) en ocasiones de tomar puerto por falta de víveres, abundancia de enfermos o otras urjencias, que la han costado cuantos navegan de Lima a ella; i, finalmente, todos los habitantes de la

misma isla (i es menester advertir que estos últimos usan la voz *puerto* con tanta franqueza, que le llaman tal a cualquiera ense-nadita, caleta, playa o punta que los pone a cubierto con sus pi-raguas del viento o marca que les impide continuar sus viajes costaneros); es pues preciso no ejecutar la salida de este puerto sino con tiempo favorable i duradero, porque a la razon espresada de la carencia de puerto en dicha costa occidental, se agregan la de no tener cubierta la falúa, el mal estado de su buque i lo avan-zado de la estacion.

*Día 9 de dicho lunes.*—Amaneció el tiempo cerrado, con lluvia i mucho viento vario del norte al oeste; así continuó hasta poco antes del medio dia, que cesó la lluvia i quedó el viento calma; a poco mas de la una de la tarde volvió a entrar el viento bonancible por el S O., aclaró el dia i al anochecer quedó calma.

*Día 10 de dicho martes.*—Este dia amaneció toldado, con lluvia i poco viento por el norte; a las 7 cesó todo i poco después entró el viento por el S O. fresquito, el que a las 9 quedó calma; así con-tinuó todo el dia, con varias ventolinas mui flojas del N O. por el oeste al sur, pero al anochecer quedaron calma, con tiempo mui despejado.

*Día 11 de dicho miércoles.*—Este dia amaneció lluvioso, cubier-to de densa niebla, i el viento por el norte bonancible; así continuó hasta las 10½, que llamó al S O. fresquito, disipó la niebla i aclaró el dia; a la una de la tarde llamó el viento al S E. fresco, i a poco rato al este, el que al anochecer quedó calma, con el cielo despeja-do, por lo que nos preparamos a dejar este surjidero a la mañana siguiente, segun lo prometía el aspecto del tiempo.

Nota: que a las ocho de la noche entró en el puerto una peque-ña piragua con dos hombres i un muchacho; uno de ellos es Fran-cisco Yapa, famoso práctico de estas costas, segun estaba yo infor-mado; en efecto, dijo tener bastante conocimiento de la occidental de la isla grande, por lo que, respecto a carecer yo de sujeto que lo tenga, le dije debía seguir conmigo en el rodeo de la isla, a lo que accedió sin la mas leve violencia, poniendo solo la dificultad de no poder dejar su piragua con el muchacho i el otro hombre sola-mente; pero yo la saldé con traspasar a la embarcacion dicha al guaihuen Manuel Tuba, uno de los prácticos que tomé en Castro

hasta esta isla de Guapiquilan, e hice se trasfriesen recíprocamente sus víveres uno a otro. Estando yo en Huiladad pasó dicha piragua para esta isla i el día 8 llegó a la pequeña de Guauda <sup>30</sup> (dista de ésta una milla al S E.), donde tiene algun ganado lanar. Presentóme un buen cordero de regalo, se lo recompensé con tabaco i le compré una oveja que traía, la que dí a la jente de mar.

*Día 12 de dicho jueves.*—Amaneció el tiempo claro, con viento semiblando por el norte; hice quitar la carroza a la falúa, porque suele ser mui perjudicial con vientos frescos, i quedé esperando el favorable que prometía la apariencia del tiempo para verificar la salida; en este intermedio observé en tierra la variacion de la aguja  $16^{\circ} 54'$  N E., i a corto rato, subsistiendo el viento al norte, se cubrió el cielo de nubes i la tierra de niebla ya mas, ya menos densa; pero a las  $7\frac{1}{2}$ , habiendo aclarado todo, i presumiendo que acaso el dia tendría las mismas intenciones de tiempo que el anterior, salimos del puerto de Guapiquilan (con dictámen de los prácticos Yapa i demás) a continuar mi comision por el occidente de la isla grande; el viento norte bonancible que reinaba me era directamente por la proa, pero la marea, que estaba vaciando, favorable; a las  $8\frac{1}{2}$  quedamos en calma, disponiéndose mal semblante en el horizonte del norte por el oeste hasta el S O. A las 9 nos hallamos ya en el canal que forma la costa del sur de la isla grande con la del norte de la de Guapiquilan (con bastantes bajos i reventazon); a las  $9\frac{1}{2}$  estábamos fuera de él, i el práctico Yapa me aseguró volvería el norte a arreciar, pero que teníamos surjidero en la costa donde podíamos llegar, como a legua i media distante de nosotros; seguí pues con la esperanza de tener ese adelantamiento tomando dicho fondeadero; pero a poco rato volvió a entrar el viento por el norte fresco, con el que i la mar de leva (bastante gruesa) del océano, en que estábamos ya, todo contrario, íbamos poco para avante; sin embargo continué para afuera hasta las  $11\frac{1}{2}$ , que hallándome como a una milla de la punta que dijeron de Peucoi, donde estaba el surjidero dicho, notaron los prácticos su equivocacion, pues la punta dicha no era aquella i por supuesto el surjidero prometido distaba mucho de nosotros i granjeábamos mui poco al remo, como se ha dicho; al mismo tiempo se

---

30. La isla Guauda es la pequeña que se halla como a 1 milla larga del centro sur de la isla Quilan.

empezó a cerrar la costa i a arreciar el viento, con perverso cariz por la travesía u oeste, por lo que, no habiendo paraje alguno en ambas costas donde poder surjir, me ví en la precision de arribar al puerto de la salida, lo que puse inmediatamente en ejecucion, llegando a él a la 1 $\frac{3}{4}$  de la tarde, con viento fresco favorable del norte, que me acompañó hasta la costa del este de Guapiquilan, donde se nos quedó calma, con mucha lluvia i a ratos algunas ventolinas del O S O. i sur. A las 3 cesó la lluvia i empezó a aclarar, afijándose el viento blando al S O. A las 5 quedó enteramente despejado el tiempo; así anoheció i la piragua pasó a la islita dicha de Guamda <sup>31</sup>.

Nota: que esta isla de Guapiquilan no tiene puerto ni surjidero alguno donde pueda abrigarse embarcacion mediana; el que ocupamos nosotros es el único seguro que tiene, pero toda su boca queda a bajamar de aguas vivas con media vara de fondo, de modo que ni aun la falúa puede entrar ni salir, i la diferencia que hai aquí entre la baja i pleamar solo es de 9 $\frac{1}{2}$  piés; las demás costas de la isla dicha toda es de rocas i algunas isletas mui inmediatas, con tal cual pequeña caletita capaz de admitir solo una piragua o bote. El canal que forman la parte setentrional de esta isla i la costa meridional de la de Chiloé tiene poco mas de una milla de ancho, pero ocupado de bajos que imposibilitan transitarlo a otras embarcaciones que las menores.

*Día 13 de dicho viernes.*—Amaneció el tiempo bello, en calma, con todas las apariencias de viento por el sur favorable a la continuacion de mi viaje; el mismo concepto formaron los prácticos, por lo que a las 6, habiendo entrado una ventolina por el sur, salí del puerto, i a las 7 $\frac{1}{2}$ , al presentarnos a la boca del océano, la advertimos toda ocupada de reventazon, ocasionada de la grande mar del oeste que había, la que nos era directamente por la proa. No obstante (en calma ya) seguí para afuera, haciendo diversos rumbos entre el S O. i N O. para huir de las reventazones de bajos que se nos presentaban ya por la proa, ya por la una mura, ya por la otra, donde las olas se elevaban a la altura de 18 a 20 piés; así seguimos con indecible cuidado, hechos argos por las repentinias reventazones que se nos aparecían hasta las 9 $\frac{3}{4}$ , que las dejamos todas por la popa, estando lo mas norte de Guapiquilan

---

31. Antes se ha dicho Guauda.

al E  $\frac{1}{2}$  S E., con corta diferencia, a distancia como de 5 millas, siendo la mar de fuera de los bajos de 10 a 12 piés de altura; de aquí, aunque teníamos algun viento del S S E., seguí al remo, porque la mucha mar me hacía no solo inútiles sino perjudiciales las velas, por ser de lona entera de algodón mui impropia para esta embarcacion, hasta que a las 11  $\frac{1}{2}$ , hallándome en calma, cosa de tres leguas de lo mas norte de Guapiquilan, que demoraba como al E S E., i como a una i media de la punta de Peucoi <sup>32</sup>, que nos demoraba al N E  $\frac{1}{2}$  N.; viendo que nada había en cuanto costa teníamos a la vista libre de grande reventazon de mar i rocas, pregunté a los prácticos cual era el puerto prometido ayer, i aquí fué donde noté en ellos la mayor confusion i dudas, porque el puerto se avanzó hacia el norte de ayer cerca de dos leguas, disculpándose con decir que solo era para piraguas, que cuando estuvieron en él (Yapa hace diez años i Alloupa mas de cuarenta), estaba la mar en calma, sin reventazon en las piedras que lo forman, i que no podía entrar la falúa con seguridad sin notable riesgo.

Viéndome pues en esta situacion (nada ventajosa a la verdad), en calma i sin esperanza de viento favorable, con toda la costa que teníamos a la vista en la estension de ocho leguas formada de peñascos tajados al mar i llena de reventazon, mas de cuatro leguas del puerto de la salida, único refugio, con una embarcacion sin cubierta, sin poder hacer en ella una demarcacion ni determinar un rumbo positivo, con la multitud de bajos que tenía que volver a sortear para huir de su grande reventazon, el horizonte del norte al oeste que se iba disponiendo con malas apariencias, i la jente de mar con el remo en la mano desde la salida del puerto, tomé dictámen al segundo piloto i a los tres indios prácticos, i así éstos como aquel fueron de parecer de arribar inmediatamente, lo que ejecuté poniéndome en derrota al S S E., hacia el canal de Guapiquilan, cerciorado de que ni con ésta ni con otra ninguna embarcacion es posible levantar el plano de la costa occidental de la isla de Chiloé, porque su constante gruesa mar de leva de la parte del oeste impide hacer las enfilaciones i demarcaciones necesarias al efecto, i la costa, por la reventazon de dicha mar en sus playas i la muchedumbre de bajos que tiene avanzados desde una milla hasta mas de tres, no permite atracar a ella, i en suma, solo será acaso asequible dicha operacion por tierra, tomando por

32. La punta Peucoi es la que la carta inglesa llama cabo Quilan.

principio hacia el norte i sur el pequeño desagüe de la laguna de Cucao o de Villinco, que está casi en la medianía de dicha costa. A las 12 observé la latitud de 43° 40' (el segundo piloto 43° 41') i avistamos la isla del Guafo como al S S O., distancia de 5 a 6 leguas; poco antes de la una nos hallamos ya dentro de los bajos que salen mas afuera de la punta de Quilan, como a 4 millas de distancia, i de aquí seguimos haciendo rumbos vecinos al este, con poco viento del oeste, por entre las reventazones de mar, hasta montar lo mas N E. de Guapiquilan, que zafamos de todos los bajos, encontrando el viento al sur galeno en esta parte, al mismo tiempo que traíamos oeste de fuera; de aquí nos dirijimos al puerto de la salida i llegamos a él a las 5¼ de la tarde.

Anocheció el cielo claro, igualmente el horizonte del primero i segundo cuadrantes, pero el del tercero i cuarto cargados.

Nota: que poco después de anochecer se me presentaron los dos prácticos que han rodeado la isla grande, Antonio Naingré i Francisco Yapa, diciéndome no se atrevían a rodearla con la falúa porque no había puerto seguro para ella en toda la costa que nos faltaba que navegar, mayormente de este mes en adelante, que los vientos norte i noroeste i travesía son muy repetidos i fuertes, i no hai sures. Yo les respondí: está bien, que cuando llegue el caso darían su parecer.

*Dia 14 de dicho sábado.* - Este dia amaneció acelajado i el viento vario del norte al oeste fresco, con mal cariz. A las 10½ llamé a junta al segundo piloto don Joaquin de Silva, a los tres indios que vienen en calidad de prácticos i son Antonio Naingré, Francisco Yapa i Domingo Alloupa, i al patron de la falúa José Papá (por hombre de conocimiento en los tiempos que reinan en esta provincia, respecto a su larga residencia en ella i a ser buen hombre de mar), i juntos todos, sirviéndome de intérprete para con los indios el carpintero Fernando Vera, les espuse la inconstancia de los vientos de la parte del sur i su debilidad, que son los favorables a la continuacion del viaje, la duracion i fuerza de los de la parte del norte, N O. i oeste, tempestuosos i dominantes; lo desapósito de nuestra embarcacion para sufrir un golpe de ellos; el ningun guarecedero en la costa para abrigarse de los mismos, con casi positiva ciencia de la pérdida de la embarcacion i acaso del éxito de la comision, vencida ya, i de las vidas; lo impracticable que es tomar conocimiento exacto de dicha costa para

formar su plano por mar; la escasez de víveres con que nos hallamos, pues el que mas tiene ocho dias, i algunos sin pan ya, para el caso de arribar o naufragar en una costa despoblada, cual lo es casi toda la de que se trata; i por último, que aunque el rei me daba facultades para determinar por mi solo, quería oír sus pareceres sobre lo espuesto, para deliberar lo mas conveniente al servicio de S. M. Los prácticos dijeron que no era ya tiempo de sures frescos ni permanentes; que en la costa no podían asegurar la falúa, porque las pocas caletas que tiene son solo para piraguas, i eso varándolas en tierra para libertarlas de la violenta resaca; que no respondían de la embarcacion i que solo obligados seguirian. El patron José Papá dijo que no tenía conocimiento de la costa, pero que en órden a la estacion del año i a la inconstancia de los vientos del sur que estamos experimentando, ya no era tiempo apropiado para salir a navegar la costa del oeste con la falúa. El segundo piloto don Joaquin de Silva dijo que los vientos que había dominantes i estables eran del norte, N O. i oeste, fuertes, con lluvias, cerrazones i mucha mar, todo desapropósito para seguir la comision con la falúa, embarcacion sin cubierta i por consecuencia mui espuesta a ser anegada con facilidad; que la mar de leva no permitía ni aun designar la direccion de un rumbo, por la ninguna fijeza de las agujas, lo que tambien imposibilitaban desempeñar la comision, ni en ésta ni en otra mayor ni menor embarcacion; i finalmente, que su dictámen era arribar volviendo al puerto de San Carlos por la parte del este de la isla de Chiloé, porque intentar hacerlo por la del oeste era probablemente perder la embarcacion, vidas i comision. En vista de los dictámenes antecedentes i escediéndome o conformándome con ellos por justos i mas convenientes al mejor servicio del rei, determiné volver al dicho puerto de San Carlos por la parte del este de la isla grande, luego que el tiempo lo permitiese.

El viento se mantuvo fresco i vario del norte al N O., con mucha mar, algunos aguaceros i mui mal cariz; así anocheció i poco después arreció el viento.

*Día 15 de dicho domingo.*—Amaneció el dia oscuro, con mucho viento i mar del oeste, de forma que el puerto estaba cerrado de duplicada reventazon, i por fuera no parecía otra cosa que una gran sáhana, por la espuma ocasionada de la mar, que con escensiva repeticion rompía en el gran bajo de la isla Hiemcheo i demás

escollos de todas estas costas. Todo el día se mantuvo así, con violentas ráfagas del oeste i O N O. i repetidos furiosos chubascos, ya de granizo, ya de agua, i así anoheció i continuó hasta las 10½, que moderó el viento i agua.

*Día 16 de dicho lunes.*—Este día amaneció cerrado, en calma i con mucha mar; a poco rato entró el viento por el oeste bonancible i empezó a aclarar; a las 10½ llamó al S O. fresquito i así, variando algo al O S O. i S S O., continuó el resto del día, impidiéndome la mar gruesa i la marea, que desde las 11 empezó a vaciar, emprender el viaje al este. Anoheció el tiempo claro i el viento por el S S O. fresquito.

*Día 17 de dicho martes.*—Este día amaneció claro, en calma, pero el horizonte del norte al oeste abromado i la marea acabando de vaciar. A las 6 empezó a crecer i a las 6½ salimos del surjidero de Guapiquilan al remo, navegando al E N E.; a las 7 entró el viento por el norte bonancible, i a vela i remo seguí a pasar por la parte del sur de la isla de Hiemcouma, que me dijeron los prácticos estaba libre de bajos, pero advirtiéndome la prolongada reventazon del mar que sale de dicha parte hacia el S S E., en distancia de mas de una milla, dirijí la derrota a pasar por el estrecho canal que forma lo mas norte de dicha isla con la costa del sur de la de Chiloé; a las 8½ quedamos en calma, se cargaron las velas, i avistamos la piragua de Yapa, que a la vela salía de Nayahué. A las 9 nos unimos con ella en el citado estrecho i Yapa (a petición mia) trasbordó a la falúa ochenta pescados que tenía en ella, i la dejamos siguiendo el mismo viaje que nosotros. A las 10 se vió la isla del Guafo enfilada con lo mas S E. de la isleta de Gauda i sur de los bajos de Hiemcouma, i demoraba al S 50° O., distancia como de 8 a 9 leguas. A las 10¼ volvió a entrar el viento fresco por el norte, i a la vela seguimos al este i E ¼ S E. para la punta de los Chochores o Chocheb i la piragua arribó a la costa. A la 1 de la tarde, ya cerca del grande arrecife, viendo que la reventazon de mar en él no se elevaba mucho i que pasar por fuera nos prolongaba escesivamente el viaje, con el viento reinante, resolví pasar por dentro; se cargaron las velas i al remo, empezando a vaciar la marea, entramos en él a la 1¼, i casi por la derrota opuesta a la del anterior pasaje salimos de él, poco despues de las 2½, dirijiéndonos al canal de Guamlad, porque el viento no permitía

pasar por fuera de la isla de San Pedro, como era mi intencion. A las 5½ de la tarde llegamos a la caleta de Puquitin, dentro del espresado canal, venciendo la jente al remo con extraordinario empeño la marea i viento, que ya era bastante fresco, que llevábamos por la proa; poco despues de surjir en dicha caleta, i particularmente del anochecer en adelante, refrescó mas el citado viento norte con ráfagas impetuosas i mal cariz, especialmente del N E. por el norte al oeste.

*Dia 18 de dicho miércoles.*—Amaneció el dia cerrado, con menuda lluvia, mucho viento del norte i la marea acabando de vaciar; a las 7 empezó a crecer favorablemente a mi viaje, pero el demasiado viento contrario lo impedía; a las 8½ abonanzó, cesó la lluvia i aclaró algo el tiempo, llamando el viento al N O., por lo que a las 8¾ nos levamos i salimos de Puquitin; a las 9½, cerca de la isla Huedanchaya, llamó el viento de pronto al oeste, con menuda lluvia, i a la vela continuamos por el canal de Guamlad con varios embates i ráfagas del oeste i O N O. hasta las 11½, que cerca del farallon de Yatec quedamos en calma; se aferraron las velas i al remo seguimos para afuera, con mal cariz desde el S O. por el oeste al norte; a las 12, estando tanto avante con la punta de Yatec, entró el viento por el norte fresco, de contraste, i con él por la proa, a fuerza de remo, seguimos a tomar puerto en la costa de Chiloé, al oeste de la isleta Mauchil<sup>33</sup>, adonde llegamos a las 4½ de la tarde, con repetidos chubascos de viento i agua i el tiempo mui cerrado; nosotros surjimos en el paraje que a la ida para el sur, i el tiempo anocheció i siguió como se ha dicho, con frecuentes copiosos aguaceros i fuertes ráfagas de norte i N O. hasta las 2½ de la mañana, que llamó al S O. i abonanzó.

*Dia 19 de dicho jueves.*—Este dia amaneció cerrado, en calma, i la marca al acabar de vaciar; a las 7½ entró el viento por el SE., flojo, i empezó a aclarar, por lo que dejamos el surjidero, haciéndonos a la vela, favorecidos tambien de la marea, que empezaba a crecer; a las 8½ empezó a refrescar bastante el tiempo dicho, i a las 10½, ya inmediatos a los bajos de Chaiguau, que estaban con reventazon i bastante mar picada del viento, cargamos la mayor,

---

33. La isleta Mauchil es la que despide por su extremo SE. la llamada Colita en la carta inglesa.

i con solo el trinquete los pasamos, participando de alguna mar que nos entró dentro; luego volvimos a marear la mayor, i a las 11¼ pasamos por delante de Huildad; a las 12, hallándonos como media legua al SSE. de la punta de Chagua<sup>34</sup>, observé la latitud de 43° 18' (el segundo 43° 19'), i seguimos con el viento algo vario, a ráfagas i recalmones, volviendo a tomar todas las enfilaciones que se proporcionaban. A las dos de la tarde pasamos por frente de Chadmo, i sucesivamente por Compu, Pailad i Queilen<sup>35</sup>. Anocheció el cielo claro, los horizontes ahumados i el viento bonancible; a dicha hora se demarcó la punta de Poqueuco al N 14° O., distancia como de 300 varas, i respecto a presentarse la noche clara i el viento favorable, seguí, con la sonda en la mano, por el placer de los bajos de Aitui, por fondos desde una i media hasta tres brazas de agua. A las 8, zafo de ellos, al montar la punta de su nombre, la centinela que tiene en el alto preguntó que embarcacion era esta; se le contestó que la falúa del rei, i seguimos con el viento bonancible hasta las 9½, que quedó calma, rebasados ya de Ahoni, por lo que se cargaron las velas i seguimos al remo hasta Terao, donde surjimos a las 10½ de la noche.

Nota: que en la casa de mita hallé alojado al religioso párroco de Queilen, cabecera de los Payos, quien me informó que la piragua ofrecida por sus feligreses para acompañarme desde Guamlad a Guapiquilan, tripulada con el piloto o patron Juan Melipichun i siete peones o remeros, bien bastimentados, habian salido a cumplir su ofrecimiento el 28 del pasado; que llegaron a pasar el arrecife de Chocheb sin hallar indicio alguno de nosotros, i que continuando hacia Guapiquilan, el miércoles santo tuvieron un temporal, con el que estuvieron sumerjidos casi entre dos aguas, aun despues de haber arrojado al mar casi todos sus víveres, por lo que, i el tiempo, retornaron a Queilen el 14 de éste, llenos de trabajos i hambre; que el mismo religioso, respecto al funesto juicio que formaban de la suerte de la falúa, les había persuadido a que volvesen a refaccionarse de nuevo, i saliesen otra vez en mi seguimiento hasta encontrarla, lo que efectivamente verificaron el 17 del mismo.

---

34. La carta inglesa la llama Cuello.

35. Queilan, escribe la carta inglesa

*Día 20 de dicho viernes.*—Amaneció el tiempo claro, en calma i la marea vaciando. Envié a solicitar dos carneros, los que me trajeron a las 8; di uno a la tripulacion, i a las 8½, creciendo ya la marea, salí de Terao a pasar por la parte del este de la isla de Lemui, para reconocerla, enfilarla i concluir el plano del estero de Castro i sus canales, en que está incluida dicha isla, lo que verifiqué. Al montar la punta de Apabon, que es la mas oriental de Lemui, se unieron con nosotros las dos piraguas de Queilen i Tanqui, con los caciques i alcaldes de la jurisdiccion de los Payos, los que me entregaron una carta del gobernadorecillo de dichos naturales, don Juan Levien, i del rejidor de Queilen, Gonzalo Cuyul, cuya sustancia es la de la nota anterior; i avisándome que ya la piragua estaba de vuelta, por haber sabido mi retorno, hallándose en Huilidad ayer. Me regalaron un cordero, que les agradecí, sintiendo no tener con que corresponder su agasajo, i a las 3 de la tarde, vaciando ya la marea, surjieron en la isla de Quehui. Yo seguí para la de Chelin, pero al montar la punta mas occidental de Quehui, no pudiendo avanzar nada, por la fuerza de la marea contraria, arribé a las 4 al mismo surjidero que tomaron las piraguas; a poco rato fondearon en el mismo otras dos piraguas de la citada jurisdiccion, que todas siguen viaje a San Carlos. Toda la mañana estuvo el viento al este, mui bonancible, i desde poco antes del medio dia en adelante fué calma con tiempo claro, i así anoheció.

*Día 21 de dicho sábado.*—Este dia amaneció acelajado, en calma i la marea vaciando; pero, aunque contraria al viaje, a las 6 salí del surjidero de Quehui, en conserva de las cuatro piraguas dichas, i nos dirigimos hacia la punta de Aguantao, haciendo algunas enfilaciones i demarcaciones precisas para la colocacion de las islas Quehui, Chelin, Chaulinec i Quinchao. Desde la punta dicha no me pudieron seguir las piraguas, porque, sin embargo del empeño con que lo procuraban conseguir, la marea, que ya empezaba a sernos favorable, hacía mas impresion en la falúa que en ellas; continué, pues, solo, i a las 2½ de la tarde, hallándome entre la capilla de Dalcahue i la punta de Quiquel, en el canal de Quinchao, empezó la marea contraria; pero no obstante, seguí hasta Cálén, donde surjé a las 4½. Todo el dia se mantuvo el tiempo como amaneció, con tal cual ventolina del norte al este, i así anoheció.

*Día 22 de dicho domingo.*—Amaneció el tiempo cerrado, con menuda lluvia, en calma i la marea vaciando. A las 7½ salimos de Cálén para Tenaun a oír misa, pero la marea contraria no nos permitió llegar a tiempo, pues ya se estaba acabando; a las 10¾ salimos de Tenaun, continuando el tiempo como se ha dicho i la marea que empezaba a crecer, favorable al viaje; a las 12½ entró el viento bonancible por el norte i empezó a arreciar mucho el agua. A las 4½ pasamos por delante del puerto Oscuro, donde estaba surta una piragua grande, cuyo patron dijo conducía víveres por el rei a San Carlos, i a las 4¾ dimos fondo en el puerto de Guaiti<sup>86</sup>. Anocheció el tiempo como se ha dicho, i así continuó, pero con el viento algo mas fresco.

*Día 23 de dicho lunes.*—Este dia amaneció oscuro, con lluvia fuerte i poco viento por el NE. i la marea vaciando. A las 8½ aclaró algo i salí del puerto a continuar mi viaje; pero a las 10½, antes de montar la punta de Queniau, llamó el viento al norte, con mucha agua, i se volvió a cerrar toda la costa: el viento era directamente por la proa, i la mar, que estaba picada del NE. i este, no permitía usar bien de los remos, i saltamos mui poco para avante, por lo que a las 12½ volví de arribada al puerto de la salida. Todo el dia siguió la cerrazon i lluvia incesante, con algunas ráfagas del viento dicho, i así anocheció. A las 7 de la noche entró en el puerto la piragua que estaba ayer en el Oscuro, i a las 7½ otra, procedente de San Carlos i Calbuco, salió de este último hoi i del otro antes de ayer.

*Día 24 de dicho martes.*—Amaneció el tiempo acelajado, con viento por el NO. bonancible i poca lluvia, que cesó a las 8¼; pero a las 9 volvió a arreciar mucho, habiéndose llamado el viento al norte, fresco, el que siéndonos directamente por la proa i las mareas poco sensibles desde la punta de Queniau hasta la de Chilen, me impidió seguir el viaje. Anocheció el tiempo como se ha dicho, la lluvia sin cesar, ya mas, ya menos copiosa; pero el citado viento del norte mucho mas bonancible.

*Día 25 de dicho miércoles.*—Este dia amaneció cerrado, con lluvia i viento fresco por el norte, con algunas ráfagas, hasta las 3½

---

Huiti de hoi dia.

de la tarde, que abonanzó, continuando la lluvia algo mas fuerte, i así anocheció.

*Dia 26 de dicho jueves.*—Amaneció el dia claro, con celajería suelta, el viento por el norte bonancible i la marea creciendo. A las 7½ llegó al puerto una piragua que conduce al religioso franciscano frai Juan Alcalde, que, llamado del Gobierno, pasa a San Carlos; luego que bajó a tierra dijo misa, la oimos todos, i embarcándose con nosotros, dejamos el surjidero de Huiti a las 9, estando en calma. A las 11½, hallándonos tanto avante con la playa de Lliuco, entró el viento por el NE. bonancible, por lo que mareamos las velas, sin dejar los remos; a las 3½ de la tarde, estando inmediatos a la punta de Chilen, quedamos en calma, por lo que se cargaron las velas i seguimos al remo a tomar la ensenada de Manao, con la marea por la proa, cuando al ponerse el sol entró el viento por el oeste i ONO., fresquito, por lo que, mareando las velas, seguí a montar la punta de Tres Cruces; a las 5½, ya cerca de ella, se cargaron las velas, i al remo contra marea, la rebasamos poco antes de las 6, dando fondo en el surjidero del Chacao a las 6½. Anocheció el tiempo abromado i el viento bonancible por el ONO.

*Dia 27 de dicho viernes.*—Este dia amaneció cerrado, con alguna garúa, el viento por el norte fresquito i la marea creciendo, todo contrario para la continuacion del viaje; a las 9, subsistiendo el tiempo dicho i faltándole aun a la marca una hora que crecer, salí del Chacao al remo, llevando de pasaje para San Carlos la mujer i dos hijos del interventor de real hacienda, i me dirijí al NNO. a ponerme en situacion que el citado viento, que iba refrescando, mas con mal semblante, me fuese favorable. Efectivamente, a las 10¾ lo conseguí, pasando cortas distancias al oeste de la laja del canal de Remolinos, i dando las velas, con la marea que favorecía ya, pues empezaba a vaciar, seguí mi derrota al oeste; a las 11½ montamos la punta de Punona o Punguñon, i a corto rato noté un grande escarceo de corriente que incomodaba bastante, teniendo a la sazón hora i media de vaciante la marea; seguí, pues, con el viento vario del norte al NNO., en vuelta del SO., a pasar por fuera de la isla Caicoe o de Cochinos, i al montarla llamó el viento al NO., con lluvia i ráfagas fuertes, de modo que me obligaron a quedar con solo el trinquete; la mar estaba

bastante picada del viento i casi opuesta a la direccion que llevaba la vaciante; la embarcacion, sucia por su construccion, la recibía por el costado i mura de barlovento, i esto la fatigaba mucho, entrando alguna dentro, hasta las 12½, que montada ya dicha isla, arribamos al sur, rumbo a que nos demoraba el puerto, que el exceso de cerrazon nos ocultaba, sin embargo de estar a menos de mil varas de tierra. A la 1 de la tarde surjimos, a una voz de ¡viva el rei! en el desembarcadero de San Carlos e inmediatamente envié al segundo piloto don Joaquin de Silva a dar parte verbal de mi llegada al señor gobernador, comandante jeneral de la provincia; entre tanto, no permití desembarcar a nadie, hasta que con órden de S. S. lo ejecuté yo, llevando el diario i planos de mi comision, lo que le entregué con oficio del tenor siguiente:

«Mui señor mio: Acompaño a V. S. la carta hidrográfica reducida jeneral de la costa setentrional, oriental i de mediodia de la isla grande de Chiloé, con todas sus inmediatas próximas, i los planos particulares número 1 hasta 11 de los puertos del Chacao, Linao, Huiti, grande estero de Castro i los canales del norte i sur de la isla de Lemui que conducen a él, la bahía de Terao i esteros de Ichuac, Queilen, Compu, Huildad, Cailin i Yalad, que he levantado en cumplimiento de la comision a que he sido destinado, i son los que hai en dicha isla grande i sus inmediatas, capaces de guarecer navíos sueltos, escuadras o armamento considerables. Igualmente acompaño a V. S. el diario de la navegacion i operaciones practicadas en dicha comision i siete diseños en perspectiva de las entradas de sus respectivos puertos, que son los únicos que el tiempo ha permitido tomar.—Nuestro Señor, etc. —JOSÉ DE MORALEDA.»

A las 3½ de la tarde pasé a la falúa a hacer desembarcar i entregar a los ministros de real hacienda algunos de los utensilios del rei que durante la espedicion han estado a mi cargo. El tiempo continuó como se ha dicho i así anocheció.

*Dia 28 de dicho sábado.* — Este dia amaneció oscuro, con bastante lluvia i viento vario del norte al N O.; a poco mas de las 9 se estableció al N O., cesó la lluvia i aclaró, i luego pasé de órden verbal del señor gobernador a concluir la entrega de los efectos del rei que han estado a mi cargo durante la comision o viaje de

ella, los cuales recibió el ministro o encargado de real hacienda don Bruno de Junco, cesando en el mismo acto mi responsabilidad de ellos, i del buque en que he verificado la importante comision a que se me destinó.

San Carlos de Chiloé, 28 de abril de 1787.

JOSÉ MANUEL DE MORALEDA.

---

A consecuencia de la entrega anterior de los utensilios i buque dichos al ministro de real hacienda citado, el 17 de mayo siguiente dirijí al señor gobernador comandante jeneral el oficio siguiente:

«Mui señor mio: En atencion a que con fecha veinte i ocho de diciembre del año pasado de setecientos ochenta i seis, firmé un conocimiento o relacion de los efectos del rei que se pusieron a mi cargo como útiles precisos en la comision de mi destino, habiendo terminado ésta el treinta i ocho de abril del presente i entregado aquellos con la misma fecha en esta oficina de real hacienda, V. S. se ha de servir demandar al ministro de ella me dé el correspondiente resguardo o contenta que me cubra del citado cargo, conforme en el tratado IV, título II, art. 29 de las Ordenanzas jenerales de la Real Armada i en el tratado I, título VIII, art. 242 de la de arsenales de marina, quiere el rei.—Nuestro Señor, etc.—JOSÉ DE MORALEDA.»

Al oficio anterior puso el caballero gobernador el proveido siguiente, a la letra:

«San Carlos de Chiloé, 18 de mayo de 1787.—Pase a la oficina de real hacienda para que se proceda por el ministro de ella, segun corresponde, i no rijiendo aquí en manera alguna las ordenanzas de marina ni de arsenales, por ser puramente servicio en tierra el que hace don José de Moraleda, adviértasele no vuelva a citarlas, segun está por S. M. mandado.—HURTADO.»

A consecuencia del decreto anterior i de la entrega de los uten-

silios i buque dichos al ministro de real hacienda, me libró éste la certificacion cuya copia a la letra es la que sigue:

«Don Bruno Antonio de Junco, ministro de real hacienda de esta provincia de Chiloé i demás ramos a ella unidos, certifico que el alférez de fragata i piloto de la clase de primeros de la real armada don José de Moraleda, comisionado en la sonda i reconocimiento de estas islas, sus puertos i caletas, que salió de este puerto comandando la falúa de S. M. nombrada el *Resguardo*, por disposicion del señor gobernador intendente de esta provincia don Francisco Hurtado, ha entregado en su regreso todos los efectos, jéneros i pertrechos que se le entregaron por estos reales almacenes para su espedicion, sin que le resulte cargo alguno en ellos; i aunque estos sufrieron algunos consumos, se han justificado como aparece de su certificacion dada por él en esta razon para data de mi cargo. I para que conste i obre los efectos que haya lugar, doi la presente de orden de dicho señor intendente, en diez i nueve de mayo de mil setecientos ochenta i siete. — BRUNO ANTONIO DE JUNCO.»

Nota: que es equivocacion del ministro de real hacienda llamar el *Resguardo* a la falúa o bote del rei en que he verificado la comision, pues se nombra el *Socorro*, como consta de la oficina, por cuya razon la he llamado yo así.

(Aqui se halla en el manuscrito orijinal un dibujo que representa la embarcacion que montó Moraleda en su espedicion, con la leyenda siguiente):

Diseño de la falúa nombrada el *Socorro*, de doce i cuarta varas castellanas de quilla, catorce de eslora, tres de manga i una de puntal, con diez i siete remos. Construida en el puerto de San Carlos el año de 1775.

#### ADVERTENCIA

Todo el tiempo pasado desde mi arribo a este puerto de vuelta de la espedicion pasada, que segun consta del diario fué el 27 de abril del año pasado hasta febrero del presente, en que se dispone mi segunda salida a concluir la espedicion principiada, lo ocupé en el dibujo en limpio de tres ejemplares de los planos de los once

puertos que constan del diario i oficio de entrega al señor gobernador, los que no se concluyeron. En trabajar otros ocho planos particulares de orden de dicho señor gobernador, los cuatro comprensivos desde el rio Bueno hasta este puerto, con la delineacion de la tala o picado de monte hecha el año pasado de 87 para formar el intentado camino hasta el sitio donde estuvo situada la antigua ciudad de Osorno (segun las noticias del padre Alonso de Ovalle), la que figuré por el apunte de rumbos i distancias (es mui dudosa la exactitud de ellos, por la naturaleza de sujetos que intervinieron en el asunto) medidas por los taladores; i los otros cuatro, que comprenden media isla de Chiloé en punto mayor, con inclusion del camino que conduce desde este puerto a la ciudad de Castro, el que abrió en 1781 el ingeniero ordinario don Manuel Zorrilla, perfeccionó algo el capitan don Antonio de Mata en 1786 i el caballero gobernador actual ha intentado concluir en el pasado i presente de 88, comisionando a su arrumbamiento i medida a Cornelio Lastra, marinero del Perú con mui cortos principios de la náutica práctica para el manejo del timon, sobre cuyos rumbos i distancias he delineado dicho camino.

Tambien empleé parte del citado tiempo en disponer i escribir el derrotero jeneral de unos a otros de los espresados puertos, ya entrando por el canal del norte de esta isla de Chiloé, a quien llaman del Chacao o Remolinos, o ya entrando por el del sur de ella, que nombran boca del Guafo, con las reflexiones, noticias i notas necesarias a verificar su navegacion con acierto, el que se transcribirá al fin del diario, con la copia del oficio de entrega con que se ha acompañado al señor gobernador.

#### OFICIO DEL SEÑOR GOBERNADOR

«Dispondrá V. M. prontamente su marcha a cerrar la parte de la isla grande de Chiloé que falta, añadiendo a los planos particulares los de las islas pobladas que no hubiere V. M. sacado el año anterior.

«Me remitirá V. M. antes todos los respectivos a este archivo de gobierno que le entregué en escala mayor, como el de Castro, i los demás, acompañándome un apunte formado de cuales son.

«Tambien me remitirá V. M. todos los que hubiere trabajado relativos al año anterior, a cuyo efecto devolví a V. M. los mismos

borradores que me presentó de vuelta de la primera salida en la falúa de S. M.

«Formará V. M. los planos de los partidos de Carelmapu i Calbuco i uno jeneral, de modo que dentro del mismo marco del plano de la isla grande se comprendan los dichos dos partidos i todo el canal de Remolinos hasta la parte que sacó don Francisco Machado, espresando todas las islas intermedias con esta isla grande, tambien de forma que a una vista se manifieste no solo la posicion local de todas i cada una de las partes de esta provincia, sino tambien el tamaño respectivo de cada isla i sus distancias entre ellas; i con respecto a la tierra firme, la que en la parte que no estuviese sacada por dicho Machado i hubiese V. M. de colocar enfilándola, procurará poner lo mas espresivo que pueda su figura, esteros i ensenadas, i la parte de montaña que comprenda o deba comprender dentro de dicho marco.

«Hecho todo esto, sírvase V. M. de poner en un mapa separado el todo de la provincia o estension de este gobierno en igual tamaño al antedicho plano de la isla grande; i para mayor claridad tendrá V. M. entendido que los límites al norte los determina rio Bueno, desde cuyo márjen meridional empieza esta jurisdiccion o gobernacion. Al sur llega hasta cabo de Hornos, con todas las islas intermedias. Al este lo termina la cordillera principal i al oeste ya está dicho que comprende todas las islas; lo que concluido i puesto en limpio, concluye lo que ocurre en orden a la comision que S. M. me ha cometido i encargado. — Nuestro Señor guarde a V. M. m. a.—San Carlos 11 de febrero de 1788.—FRANCISCO HURTADO.—Señor don José de Moraleda.»

Este oficio pasó a mi mano el 13, dispuse mi rancho, i el 16 contesté a S. S. con otro oficio del tenor siguiente:

«Mui señor mio: A consecuencia del oficio de V. S. de 11 del presente, debo decir que estoi pronto a marchar para concluir la comision a que se me ha destinado; que acompaño a V. S. el plano de la ciudad de Castro en escala grande, i el de su fuerte, que son los únicos que se hallan en mi poder respectivos al archivo de gobierno, i que devuelvo a V. S. los planos, en punto mayor, de los puertos de Chacao, Linao, Huiti, estero de Castro i canales que conducen a él por las partes del norte i sur de la isla de Lemui, la bahía de Terao i esteros de Ichuac, Queilen, Compu,

Huildad, Cailin i Yalad, que levanté el año pasado, con mas un ejemplar de cada uno de ellos en limpio, casi al acabar, i otros ocho con las aguas i contornos del mar, que son Chacao, Linao, Huiti, Castro i sus canales, Ichuac, Terao, Queilen i Cailin, quedando yo con el borrador de la isla grande para concluirlo en esta salida.

«Quedo enterado en que debo formar los planos de los partidos de Carelmapu i Calbuco, para incluir en el jeneral de la isla grande, como así mismo del que he de hacer comprensivo de toda la gobernacion de esta provincia, que V. S. dice se estiende desde la orilla del sur del rio Bueno hasta el cabo de San Ildefonso o de Hornos.—Nuestro Señor guarde a V. S. m. a.—San Carlos de Chiloé, 16 de febrero de 1788, etc.—JOSÉ DE MORALEDA.»

## N O T A

Que el segundo piloto don Joaquin de Silva, destinado por el Escelentísimo señor virrei de estos reinos para ayudarme al mas pronto desempeño del importante servicio del rei, de que estoi encargado, fué comisionado por el señor gobernador, en diciembre del año pasado, a conducir al puerto de Valdivia una embarcacion particular que se acabó de construir en esta isla, de porte de tres mil a tres mil i quinientos quintales de buque, la que se fletó de cuenta de S. M. con ocho mil i mas tablas de alerce para aquella plaza. Yo hice presente a S. S. de palabra la necesidad que tenía de este sujeto para la comision de mi encargo, i la grande dificultad o mas bien imposibilidad moral de que dicha embarcacion pudiese volver a este puerto en la estacion de vientos del sur actual, por lo mal amarrado del buque i sus escasísimos malos aperos de jarcia i velámen para contrarrestar los citados vientos, que son bastante frescos i directamente por la proa a la vuelta. El segundo piloto hizo tambien su representacion sobre el particular, de oficio, con fecha de ... del sobredicho mes, la que dirijió al señor gobernador; pero todo inútil: subsistió S. S. en que saliese. El lo verificó el 16 del mismo mes, habilitado con algunos útiles del rei, como aguja de marear, sondaleta, corredera, escandallos, jarcia, etc., i hasta ahora no ha vuelto.

También se advierte que a la falúa o bote del rei (es la misma en que se ejecutó la campaña pasada) que me conduce a concluir mi comision, se le dió con mueha anticipacion una especie de reco-

rrida en que se le pusieron algunas tablas nuevas en los fondos, por lo que ha sido necesario apretarle las costuras de los pantoques i costados. El día 17 i en los 18 i 19 se han embarcado los útiles de su aparejo de velas de abanico (lleva la mayor nueva de lienzo bitre) i los de mi comision, i no habiendo en estos sondalesa ni corredera alguna (se habilitó con las únicas que me sirvieron el viaje pasado a la embarcacion particular que se espresa en la nota anterior), dispuse hacer una sondalesa formando un rebenque de dos ovillos de piola alquitranada, la que resultó de 74 varas, i de una libra de hilo de velas, torcida en tres cordones, formé una corredera que resultó de 112 varas.



---

*Segunda salida del puerto de San Carlos de Chiloé.*

---

*Día de la vela miércoles 20 de febrero de 1788.*—A las 4 de la tarde, estando la marca a medio crecer, el tiempo achubascado i el viento fresquito por el N O., salí del citado puerto al remo, en la espresada falúa, tripulada con diez hombres del país i el marinero europeo Fructuoso García por patron, éste en catorce pesos de sueldo al mes i los otros a ocho; se les ha anticipado una paga, de la que deben bastimentarse por sí mismos, como en la ocasion pasada, i a mí se me han entregado por el ministro de real hacienda noventa i cuatro pesos, valor de otra paga, para suministrarla cuando convenga.

A poco mas de las 5, estando inmediato a la isla de Cochinos, pude ponerme a la vela, lo que ejecuté, pasando por entre dichas islas i la punta de Toque; el viento dicho, algo escaso, refrescó mas, con mar picada, lo que unido a la marea en contraria direccion ocasionaba un escarceo que nos molestó bastante, introduciendo varios rebozos de reventazon dentro del buque, especialmente cerca de la peña o bajo de peñas de Punguñon, el que logré ver i enfilear con la punta de su nombre, por ser justamente bajamar completa de aguas vivas. A las 6½, montada dicha punta, me puse a viento largo en vuelta del este, i a las 7, estando tanto avante con la isla de Lacao, noté empezaba la marea creciente favorable. Anoheció el tiempo acelajado i el viento fresquito por el N O.; a las 7½ dejé el canal de Remolinos; a las 8½ monté la punta de Tres Cruces, ya con el viento flojo i a recalmones, i a las 10 rebasé la punta de Chilen. En esta punta se encuentran las mareas en direccion diametralmente opuestas, pues la que entra por el canal de Reinolinos crece llevando su curso al sur, i la que entra por la boca del Guafo llevándolo hacia el norte. Pero como desde dicha punta hasta la embocadura del canal de Caucahué es de poca considera-

cion su movimiento, seguí, no obstante de serme contraria ya, a la vela i remo, porque la noche estaba mui clara, con motivo de ser plenilunio i el viento, aunque bonancible, me era favorable. A poco mas de media noche, considerándome tanto avante con el abra de Linao, quedamos enteramente en calma, i se levantó una densa niebla que cubrió toda la costa, con garúa, la que a poco rato pasó a ser lluvia recia. Sin embargo de la cerrazon, siéndome casi tan molesto arribar a Linao como el continuar a Huiti, seguí en derrota a éste, gobernándome por los rumbos de la aguja (respecto a no verse tierra alguna) hasta las 2¼ de la mañana, que cesó el agua; a poco rato aclaró i me hallé cerca de la embocadura del espresado canal de, Caucahué, al que me dirijí, entrando en el puerto de Huiti a las 3¼.

*Dia 21 de dicho jueves.*—Amaneció el tiempo toldado, en calma a las 9½ entró el viento por el norte galeno, por lo que, no obstante de serme contraria la marea, salí de Huiti a remo i vela; a las 12¼ empezó la marea favorable, pero a la 1½ quedamos en calma, i a las 2 se llamó el viento al este bonancible, que me era por la proa hasta montar el morro de Chogon, por lo que se cargaron las velas; a las 3½, zafos ya de Chogon, llamó el viento al S E. i sur vario, con el que empecé a bordear, favorecido de la marea; a las 6½, rebasados de Quicaví, quedamos en calma, i a las 7½, estando tanto avante con la punta de Tenaun, empezó la marea contraria; no obstante continué por las revesas de la costa, hasta que a poco mas de las 11 de la noche surjé en la ensenada de Cálén.

*Dia 22 de dicho viernes.*—Este dia amaneció toldado, en calma, con menuda lluvia i la marea empezando a crecer, contraria a mi camino; a las 10½, restando aun mas de dos horas para lograrla favorable, salí del surjidero con poco viento, que entró por el N E.; pero a las 11½, montado ya el morro de Cálén, quedamos en calma, i a las 12¾ entró el viento por el oeste, contrario, a tiempo que la marea empezaba a sernos favorable, por lo que continuamos al remo por el canal de Quinchao; al anohecer entró o empezó la marea contraria estando cerca del bajo de Aguantao, por lo que nos costó bastante trabajo el montarlo, pues en él adquieren las mareas, especialmente crecientes, bastante fuerza; a las 8 zafamos de él, i a las 10, por estar ya rendida la jente del remo, dí fondo en la costa d

Rilan, cerca de la peninsulita de Leb, manteniéndome sobre el rezon el resto de la noche.

*Día 23 de dicho sábado.*—Amaneció el tiempo claro, el viento por el S E. bonancible i la marea vaciando, todo favorable al viaje, por lo que a las 5½ nos levamos i a remo i vela seguimos para el estero de Castro; a poco mas de las 6 quedamos en calma i a corto rato entró el viento fresquito por el S O., que nos era por la proa hasta la boca del estero dicho; a las 8 llegamos a él, por lo que largamos las velas, i con ellas i la marea que empezaba a crecer, tambien favorable, continuamos para adentro, dando fondo en la punta de Niculao, desembarcadero de la ciudad, a las 9¾. A poco de haberme desembarcado, me salieron al paso los dos alcaldes, don Ignacio i don Fernando Andrade, quienes me franquearon casa para habitacion mia i de la tripulacion. Inmediatamente examiné la cantidad de víveres de que venía provista dicha tripulacion, sospechando que habiéndoles dejado en San Carlos a su arbitrio el bastimentarse (como en la ocasion pasada), ejecutarían lo mismo en ésta que en aquella, esto es, embarcar lo preciso para un día o dos; efectivamente, unidos todos los once hombres de que se compone la tripulacion dicha, no eran bastante para la subsistencia de uno solo el tiempo de un mes, por lo que luego pasé a don Fernando Andrade, como miembro de justicia, un oficio del tenor siguiente:

«En atencion a hallarse sin víveres la tripulacion de la falúa de S. M. nombrada el *Socorro*, de mi mando, i siendo absolutamente preciso proveyerla de lo necesario para el desempeño i pronta conclusion de la importante comision a que estoi destinado, el celo i actividad de Ud., en el mejor i mas pronto servicio del soberano, se ha de servir de solicitar sin dilacion alguna las cantidades de los que espreso en la relacion de ellos que acompaño, a fin de que con la mayor brevedad pueda salir a verificar mi destino, en cuya conclusion se interesa tanto el real servicio.—Nuestro Señor, etc.—JOSÉ DE MORALEDA.»

*Día 24 de dicho domingo.*—Este dia amaneció sereno i así continuó, con poco viento por el sur. Habiéndome significado el alcalde don Fernando Andrade la suma escasez de víveres que se padece en las inmediaciones de la ciudad, por lo que, en obsequio del

mas pronto servicio del rei, determinaba ir en persona a solicitarlos en los partidos de Tei i Quilquico, que están en la costa oriental de este estero, en la falúa, la puse a su disposicion para el efecto, i que la tripulacion de ella trasportase los efectos que se hallasen al buque, lo que salió a verificar a las 10½ de la mañana. A las 5½ de la tarde volvió, habiendo recojido cuatro chiguas de trigo i una de habas, dos de cebada i proporcionó dar cuatro mas de esta especie de su casa i se trató sacar las papas de un sembrado de ellas pertenecientes a la Merced, sin otra novedad.

*Dia 25 de dicho lunes.*—Amaneció este dia igualmente bello que el anterior, i así siguió con blando viento del sur al este. El citado alcalde contestó a mi oficio por escrito, noticiándome estaban acopiadas las especies pedidas para los víveres, pero que era necesario traer sesenta i cinco almudes de harina de trigo de Arachildu (terreno en la isla de Lemui), por lo que dispusimos fuese al efecto una pequeña piragua, gratificada por mí, i que se redujesen a harina los granos comprados ayer.

Con fecha de este mismo dia dirijí al espresado alcalde el oficio que sigue:

«Respecto a estar dadas las providencias necesarias al pronto acopio de los víveres pedidos, precisos a la subsistencia de la tripulacion de la falúa del rei, de mi mando, segun me espresa V. en esta fecha, en respuesta a mi oficio dirijido al mismo asunto en 23 de este, i que en esta virtud no tendrá el real servicio otra demora que la mui precisa de hacer el bizcocho i reducir a harina de comer la cebada. Para que igualmente no padezca atraso alguno en Chonchi, Villineo i Cucao, se ha de servir V. ordenar a los alcaldes de dichos pueblos tengan prontos i aperados en el primero tres caballos para carga i uno de silla, para conducirme a la costa occidental de esta isla, i así mismo que refaccionen i pongan en estado de buen servicio la piragua que sirve de pasaje en la laguna de Cucao, para las operaciones que sea necesario hacer en ella, propias de mi importante comision.—Nuestro Señor, etc.—  
JOSÉ DE MORALED A.»

Nota: que sin embargo de ser don Ignacio Andrade el alcalde de primer voto, he dirijido a don Fernando los oficios i encargo de víveres, por la preferente disposicion i actividad de éste, respecto a la jenial tibieza i morosidad del otro.

*Día 26 de dicho martes.*—Este día amaneció i siguió como los dos anteriores; cerca del anochecer llegó la piragua que se despachó ayer a la isla de Lemui, con sesenta i cuatro almudes de harina de trigo, que se pagaron a real i medio cada uno al capitán de milicias don Filiberto Diaz, los que se midieron i encostalaron sin otra novedad.

*Día 27 de dicho miércoles.*—Amaneció este día oscuro, con niebla densa, en calma. A las 5½ fué la falúa a Yutui a llevar la harina dicha ayer para reducirla a bizcocho, en casa del mencionado alcalde don Fernando, i a las 8 volvió. A las 11 entró el viento por el sur, fresco, disipó la niebla, serenó el día i así continuó sin otra novedad.

*Día 28 de dicho jueves.*—Este día amaneció claro, en calma, i así siguió hasta cerca del anochecer, que entró el viento por el SO. fresquito, i se toldó sin otra novedad.

*Día 29 de dicho viernes.*—Amaneció el tiempo acelajado, en calma i el horizonte del norte al oeste con mal semblante; así continuó hasta las 3 de la tarde, que habiendo entrado el viento por el NO. bonancible, aclaró, i en estos términos anocheció sin otra novedad.

*Día 1º de marzo, sábado.*—Este día amaneció el tiempo claro i el viento por el NO. fresquito; así siguió hasta el anochecer que calmó, se toldó el cielo i empezó a llover. Se me presentaron (de instancia propia) los caciques don Juan Ignacio Cuyol, don Miguel Levicau, de Vilopulli, don Dionisio Guaquel, de Chonchi, don Francisco Guirimain, de Notuco, i don Lorenzo Panigchini, de Villinco, todos ofreciendo sus personas i ausilios posibles, mui deseosos de emplearse en servicio del soberano, ostentando haberlo hecho así en muchas ocasiones, sin gratificacion alguna por parte de la real hacienda (es en lo que, con sobrada razon, fundan estos pobres su mérito, tan positivo como desatendido de los jefes de la provincia e ignorado de otros). Yo les agradecí su buena voluntad en nombre de S. M., i previne al de Villinco era necesario refaccionasen la piragua que sirve para el pasaje de la laguna de Cueaco, respecto a tener noticias se hallaba en mui mal estado; i a Cuyol, que es tambien gobernadorcillo de toda la jurisdiccion de

Chonchi, tuviese dos guías i cuatro caballos apercebidos para conducirme a Villinco; i ofreciéndose él mismo a acompañarme, en obsequio del servicio del rei, le di las gracias i admití su espontáneo ofrecimiento, por ser hombre que dicen tiene bastante noticia de experiencia de la parte transitable de la costa del occidente de esta isla. Entrada ya la noche tuve aviso de don Fernando Andrade de estar concluidos los víveres de la tripulacion.

*Dia 2 de dicho domingo.*—Este dia amaneció acelajado, con poco i vario viento del sur al oeste. A las 5½ me dirijí a Yutui en la falúa a recibir los víveres; a las 9½ volví a la ciudad con ellos, i en pesarlos i distribuirlos a la tripulacion se ocupó el resto del dia, que continuó como se ha dicho; pero poco despues de anocheecer empezó a arreciar mucho el viento por el OSO., con fuertes aguaceros.

Nota: que en atencion a convenir esta campaña de mucho menor duracion que la pasada, i a que debe transitarse por poblado, he provisto a la tripulacion de menor cantidad de víveres, pues han correspondido a cada hombre cincuenta i cinco libras de bizcocho, poco mas de dos almudes de harina de comer, medio de habas tostadas i una chigua de papas, que les han tenido de costo veinte reales i ocho onceavos de otro a cada individuo.

*Dia 3 de dicho lunes.*—Amaneció el tiempo toldado, con alguna niebla i el viento por el este bonancible, el que despues llamó al SO. fresquito i aclaró. Este dia di a la tripulacion el resto de la paga de ella que recibí en San Carlos, hasta la cantidad de seis pesos, descontando el valor citado de los víveres i reteniendo en mi poder dos pesos de cada individuo, por si fuese preciso usar de ellos para proveerlos otra vez durante la campaña; todo lo cual se ejecutó a presencia de los dos alcaldes antedichos i por la misma razon que se espuso la campaña pasada en igual caso. El resto del dia se ocupó en embarcar todo en la falúa para ejecutar la salida mañana i en dar parte al jefe comandante jeneral de la provincia, con oficio del tenor que sigue:

«Habiendo llegado a esta ciudad en 23 del pasado, con ánimo de dejar dispuesto me hiciesen para mi vuelta de Cucao los víveres precisos a la subsistencia de la tripulacion de la falúa del rei, de mi mando, para el resto de campaña, sospechando por muchas ra-

zones que acaso dicha tripulacion no hubiese embarcado en San Carlos los necesarios aun para tan corto tiempo, hice inquisicion exacta de los que tenían i todos juntos hallé no ser suficientes para la subsistencia de un solo hombre el tiempo de un mes; por lo que inmediatamente pasé un oficio al alcalde don Fernando Andrade, solicitando dispusiese sin la menor dilacion el acopio de trigo, cebada i papas, incluyéndole relacion de las cantidades que conceptué necesarias de cada jénero. El 25 contestó de oficio avisando el acopio de dichos jéneros i luego dispuse se hiciese el pan i redujese la cebada a harina de comer, a fin de que el real servicio no padezca atraso alguno por mi parte. Para el mismo efecto diriji segundo oficio al citado Andrade, con fecha del propio dia 25, para que los alcaldes de Chonchi, Villinco i Cucaco tuviesen prontos cuatro caballos, para conducirme a la costa occidental de esta isla para cerrarla, i así mismo que refaccionasen i pusiesen en estado de buen servicio la piragua que sirve de pasaje en la laguna de Cucaco, por si fuese necesario usar de ella con repetition. Hoi salgo para Chonchi i de éste para Cucaco; creo ejecutarlo mañana, provisto de los víveres que conceptúo dure la campaña. Todo lo que participo a V. S. para su intelijencia.—Nuestro Señor, etc.—JOSÉ DE MORALEDA.»

Nota: que el oficio anterior entra con la palabra i acaba con firma rasa, por haberlo dispuesto así S. M. en 5 de enero de 1786, lo que se debe entender con todas graduaciones desde la de mariscal de campo o jefe de escuadra inclusive a menor.

*Dia 4 de dicho martes.* — Este dia amaneció claro, en calma, i la marca empezando a crecer, contraria a mi viaje. A las 9½, quedando aun media marea dicha, salí del surjidero de Castro i me diriji a Yutui, adonde llegué a las 11 a tomar una piedra de sal que necesitaba i por olvido dejé de sacar en San Carlos; a las 12½, estando la marea parada para principiar a serme favorable, salí de Yutui con poco viento contrario, acompañado de don Fernando Andrade, que dijo tenía que pasar a Chonchi, adonde yo me dirijía; a las 2½ de la tarde, estando tanto avante con la batería de Bellavista, empezó el viento a ser vario i bonancible del S.E. al este, por lo que me puse a la vela; pero a poco mas de las 3 calmó enteramente i continué a remo hasta Chonchi, adonde llegué a las 5½, a bajamar casi completa. Inmediatamente hice conducir mi

equipaje al hospicio del misionero que debe residir en él (no hai ninguno) i los de la tripulacion i sus víveres a la casa propia que franqueó el cacique Cuyol, en lo que se ocupó el resto del dia i parte de la noche.

*Día 5 de dicho miércoles.* — Amaneció el tiempo sereno, con blando viento por el este. A las 6½ se empezaron a trasferir todo el aparejo, arboladura i demás útiles de la falúa al hospicio, i se dejó el casco solo para vararlo en la pleamar, lo que se ejecutó al medio dia con la tripulacion i doce naturales que Cuyol trajo para el efecto i cuanto fuese necesario en servicio del rei, i estos mismos tenían acopiadas en la playa cantidad de ramas que les encargué con anticipacion para cubrir la falúa, a fin de defenderla del sol, respecto a no tener calafate, todo lo que, i trasferir al hospicio los petates i víveres de la jente de mar, se concluyó a la 1½ de la tarde, i habiendo llegado los caballos pedidos para trasportarme a Villinco, a las 3½, dejando todos los utensilios dichos debajo de llave i al patron con tres hombres de la tripulacion para el cuidado de la falúa, salí para dicho lugar, llevando conmigo los siete marincros restantes, provistos de pan i harina de comer para ocho dias, i acompañándome voluntariamente en obsequio del real servicio los caciques Cuyol i Guirimain; a las 8½, sobre mal caballo, peor avío o apero i por perverso camino, todo bastante desapropósito para un oficial de marina, llegué al citado pueblo de Villinco, situado en la orilla oriental de la laguna de su nombre o de Cucao, compuesto de la capilla, cuatro chozas i la casa de mita, todo desierto. Alojé en dicha casa i los caciques i demás ocuparon una de las chozas.

*Día 6 de dicho jueves.* — Este dia amaneció calma, cerrado, con niebla densa, tanto que no se distinguía la costa de la laguna a cien varas de distancia. Estos naturales i muchos que nó lo son tienen la ridícula vulgaridad (se roza con algo de supersticion semejante a las que los del Perú tienen respeto a la famosa gran laguna de Chucuito) de creer no se puede salir a navegar esta de Cucao sino de noche, porque ejecutándolo de dia se enoja o embraece (dicen) levantando mar i viento contrario; pero yo, sin embargo de este concepto comun a cuya creencia intentaban persuadirme los caciques dichos i el de Cucao, esperé a que se dispase la niebla, e interin, con 8 bordillos hice formar una vela

para la piragua del pasaje, que carecía de ella; mas viendo que eran ya las 8 del día i que subsistía la niebla, aunque algo mas clara, me embarqué para Cucao en la pequeña piragua dicha con mis siete marineros, los caciques citados que me acompañaban, i el de Cucao don Narciso Melihucho por patron. En el mismo acto de empezar a navegar noté que la piragua solo tenía la apariencia de refaccionada de nuevo, pues hacía mucha agua i era necesario estarla achicando continuamente; a las 8 $\frac{3}{4}$  se empezó a disipar la niebla i a poco mas de las 9 $\frac{1}{2}$ , con cinco millas navegadas al rumbo del oeste, nos hallamos en la angostura que llaman de Loncoché, que es de un tiro de piedra a mano, i espaciándose poco mas tiene de longitud algo mas de dos millas casi de E.-O.; desde este sitio vuelve a ensancharse la laguna desde media hasta algo mas de una milla, hasta la punta rasa de Cucao, donde está la capilla; a las 11 $\frac{3}{4}$  llegamos a ésta, alojé en la casa de mita i luego pasé a reconocer el desagüe de la laguna, que hallé ser solo un rio que procede de ella con varias inflexiones en el espacio de media legua desde dicha punta hasta la salida al mar o playa; tiene de cauce de diez a treinta varas, con tres vados perennes i uno mas de verano que es el de la orilla del mar; pero este deja de practicarse en el invierno (los vecinos de Cucao dicen infierno, con algo de propiedad), no por razon de la profundidad que le ocasiona la mayor cantidad de agua que entra en la laguna, de los rios de ella, sino porque la grande impetuosa resaca del mar alcanza en dicha estacion bastante adentro del desagüe. La laguna, llamada comunmente de Cucao (le es propio este nombre de la angostura para el oeste, pero de dicha angostura para el este se llama de Villinco <sup>37</sup>, i así la nombran los naturales), toda ella tiene cuatro leguas de estension, con mui corta diferencia en esta forma: poco mas de cinco millas al rumbo del oeste, desde su orilla oriental hasta la entrada de la angostura; al mismo rumbo en comun poco mas de dos de estrecho, i de éste a la punta de Cucao mui poco menos de otras cinco al rumbo del O 25° N. Es bastante profunda, pues llega a tener en partes 27 brazas; pero no tiene peces, mariscos ni caza, i solo sus costas oriental i occidental son algo apropósito para el cultivo, especialmente el sitio en que está la capilla de Cucao; pero lo furioso de los vientos de la estacion de invierno no permiten árboles de manzanas en toda esta costa, ni aun en Villinco.

37. Mejor Huillinco, de *huillín*, nutria, i de *co*, agua.

A las 4 de la tarde fuí a la Centinela a demarcar i enflar desde su eminencia varios puntos de la costa, lo que conseguí, terminándose ésta por la parte del norte en Matalqui, a distancia de 9 a 10 leguas, i por la del sur en la punta de Ipunlad, que es la misma que en mi última salida de Guapiquilan al océano ví mas al setentrion.

Nota: que la herradura o ensenada de Cucao la forman las puntas de Pirulil al sur i Huentemó al norte, distante una de otra como 4 leguas; ambas son tajadas al mar con peñas fuera, especialmente Pirulil; la ensenada toda es playa de arena mui aplacerada, con médanos i mucha resaca de mar, que empieza a romperse en tiempo sereno a media milla de distancia, lo que imposibilita absolutamente desembarcar en ella en dicho tiempo i mucho mas en el de las borrascas casi continuas del invierno, pues en estas rompe con tanto ímpetu que se oye desde Chonchi, que dista cerca de siete leguas, i aun desde la ciudad de Castro, de quien dista algo mas de ocho, como lo he oido, aun en verano, el dia siguiente a un temporal de travesía.

La mar dicha de leva jamás se quita en esta costa, como tampoco en las de Chile i Perú, i siempre de la parte del S O. i oeste.

*Día 7 de dicho viernes.* — Este dia amaneció toldado, el horizonte del norte al oeste mui cargado, i el viento bonancible por el norte. A las 7½ me puse en camino para la montaña de Pirulil, acompañado de los caciques dichos i del de Quilan, que voluntariamente me conducian las agujas de demarcar i el octante; a las 9½ llegué a la cima del monte, pero no pude situarme en posicion de tener la vista libre para enflar los demás objetos de la costa. Intenté bajar a Quilan, que está al sur de dicho monte, i lo intrasitable del camino me lo impidió, sucediéndome lo mismo por la parte de Huentemó, lo que unido a estar cerciorado que los términos de la vista por una i otra parte son los dichos ayer, esto es, por la del sur la punta Ipunlad, i por la del norte la de Matalqui, i que toda la costa occidental de la isla, entre sus puntas tajadas al mar, es de ensenadas de playas de arena mui aplaceradas, sin atracadero, por la constante grande resaca del mar, siempre escitado, como se ha dicho, de la parte del oeste, tomadas mui pormenor todas las demás noticias correspondientes a la mas exacta delineacion de dicha costa, dadas por los caciques de Quilan i Cucao i singularmente por Fernando Queleu, natural del pueblo de

Quilan, quien en diversas ocasiones ha sido comisionado al registro de esta costa, de resultas de haberse visto en ella algunas embarcaciones i fragmentos de otras, siendo necesario en algunos parajes subir i bajar atado a lazo, determiné volver a Chonchi para continuar el resto de mi comision. El viento fué arreciando mas i mas, con alguna lluvia a ratos; pero habiendo calmado todo a las 4 de la tarde, a las 4½ salí de Cucao en dicha piragua, con mis marineros i los caciques espresados, acompañado de viento fresquito por el N O.; a las 6, estando en el estrecho de la laguna, quedamos en calma, por lo que, arriando la vela, seguimos al remo; a las 7, ya dentro de la parte de ella que nombran de Villinco, se estableció el viento al este fresquito, que nos era directamente contrario, por lo que nos costó bastante trabajo llegar al surjidero de dicho Villinco a mas de las 8, i a corto rato empezó a llover con furia, calmando el viento enteramente.

*Dia 8 de dicho sábado.*—Amaneció este dia cerrado, con mucha lluvia i el viento fresco del norte al N O. Con motivo de vivir mui dispersos i distante de esta capilla los naturales de ella, fué necesario que el cacique Guirimain fuese a hacer traer los caballos; a las 8½ llegó con dos. Luego despaché a la tripulacion, i yo, acompañado de dicho cacique, salí de Villinco, lloviendo infinito, por no esperar a que el camino se pusiese peor que lo que es. Cuyol, espontáneamente, se encargó de mi equipaje, i yo lo dejé a su cuidado para que lo condujese luego que llegasen los otros caballos; a poco mas de medio dia llegué a Chonchi, i sin apearme bajé a la falúa, la que hallé como dejé. A la 1½ de la tarde llegó la tripulacion i a las 4½ Cuyol con el equipaje. Cesó la lluvia i serenó algo el dia desde las 11 de la mañana; pero cerca del anochecer se toldó todo el cielo, con mal cariz i lluvia mui fuerte, i así continuó con viento bonancible por el este.

*Dia 9 de dicho domingo.*—Amaneció el dia cerrado, con mucha lluvia i poco viento por el este; así continuó hasta las 11½, que dejó de llover i aclaró; en estos términos anocheció, con poco viento por el N E., i yo me ocupé en la delineacion propia de mi encargo, sin otra novedad particular.

*Dia 10 de dicho lunes.*—Este dia amaneció como el anterior con mucha lluvia; pero a las 10, habiendo cesado ésta, serenó el

tiempo, i así siguió hasta el anochecer, ocupándolo yo en el trabajo espresado ayer.

*Día 11 de dicho martes.*—Amaneció el día apacible, con mui poco i vario viento del S S E. al este; así continuó hasta cerca del anochecer, que se toldó i empezó a llover, en calma. Yo ocupé el día i parte de la noche en el trabajo de delineacion, aprovechando la soledad i buen alojamiento (para el efecto) de este hospicio de San Carlos de Chonchi, que se halla tiempo ha sin relijioso alguno que lo habite. Di parte de lo ocurrido en Cucao al señor comandante jeneral de la provincia, en oficio del tenor del que sigue, a la letra:

«Habiendo dado parte a V. S., con fecha de 4 de este, del motivo de mi estancia en la ciudad, ahora lo hago de lo ocurrido hasta hoi. El 4 llegué a esta de Chonchi, i dejando varada la falúa i todos sus aperos bajo llave en el hospicio, el cinco pasé a Villinco i el seis de mañana a Cucao. Inmediatamente fuí a reconocer el desagüe de la laguna i hallé ser solo un rio de media legua de curso i su cauce entre diez i treinta varas de ancho, con tres vados perennes i uno de verano, lo que me hizo tomar solo todas las enfilaciones precisas para la verdadera posicion de la laguna. El mismo día fuí al alto de la Centinela de Cucao, en donde ejecuté la misma dilijencia por lo respectivo a la costa; siendo el término de esta por la parte del sur el mismo que lo fué al norte en mi segunda salida de la isla de Guapiquilan al océano el año pasado, esto es, la punta de Ipunlad. Desde dicha Centinela terminaba la costa del norte en la punta de Matalqui, a distancia como de 9 a 10 leguas. El día 7, a las 7½ de la mañana, me puse en camino para la montaña de Pirulil, llegué a su cima a las 9½, pero no pude situarme en posicion de libre vista; intenté bajar a Quilan, que está al sur de dicha montaña, pero lo perverso del camino me lo impidió, lo que unido a estar mui cerciorado que los términos de la vista por una i otra parte son los dichos ya, i que toda la costa occidental de la isla entre sus puntas (tajadas al mar) es de ensenadas de playas de arena, mui aplaceradas, sin atracadero por la continua grande resaca, tomadas mui pormenor todas las demás noticias concernientes a la exacta delineacion de dicha costa, dadas por los caciques de Quilan i Cucau i singularmente por Fernando Queleu, natural del pueblo de Quilan, quien en varias oca-

siones ha sido comisionado a la exploracion de la costa, de resultas de haberse visto en ellas ya embarcaciones, ya fragmentos de otras, siendo necesario en algunos parajes bajar i subir atado a lazo, determiné volver a ésta de Chonchi para continuar mi comision.

«Desde el año de 73, que llegué a estos mares, he indagado incesantemente, como lo acreditan mis cartas náuticas, todas las noticias i observaciones correspondientes a la exacta colocacion de sus costas i con particular conato la de esta isla de Chiloé, porque siempre me ha parecido ver en ella el objeto digno de mas atencion para temer que los enemigos que pueda tener la nacion la conquisten i hagan una colonia permanente, con preferencia a todos los demás puertos que ofrecen las costas de Chile i Perú, para lo cual basta solo la razon de ser capaz de guarecer embarcaciones de todos portes i de ser cultivada, i aseguro a V. S. que cuantas relaciones he adquirido, en el largo espacio de quince años, de los navegantes que de los mares de Europa vienen a éste como de los propios de él que empeñados en su costa occidental o por necesidad la han visto mui inmediata, la esperiencia propia, i lo que es mas, todos los habitantes del pais, están contestes en lo inaccesible de ella, por lo que en esta parte creo quedará bien desempeñado en la ocasion el servicio el rei.

«Los caciques naturales de Vilopulli, Notuco, Villinco, Cucao i Quilan se han manifestado mui prontos i activos servidores del rei, especialmente el cacique gobernadorcillo de Vilopulli, don Juan Ignacio Cuyol, que siempre me ha acompañado, dando a sus subalternos las órdenes correspondientes a los ausilios necesarios. Hoi salgo de aquí para Terao, i, si soi favorecido de viento apropiado, sigo para Chaulinec i demás islas. Todo lo que participo a V. S. para su intelijencia. — Nuestro Señor, etc. — JOSÉ DE MORALEDA.»

*Dia 12 de dicho miércoles.* — Este dia amaneció toldado, con poco viento vario del este al norte i la marea acabando su reflujo, por lo que, ínterin ocurría el siguiente, que me era favorable, se envergó i arboló la falúa, se le puso la carroza i demás útiles i se embarcaron los víveres i equipajes. A las 2½ de la tarde, estando casi llena la marea, dejamos el surjidero de Chonchi i al remo seguí el viaje con tiempo achubascado, especialmente por el cuarto cuadrante, que estaba bastante cargado, i el viento por el norte

bonancible. A poco mas de las 3, montada la punta de Colulil, nos pusimos a la vela; pero antes de las 4, estando a medio canal del sur de Lemui, llamó el viento al N E. fresco, por lo que se cargaron las velas, i al remo con la marea favorable seguí; a las 5½, estando tanto avante con la punta de Yal, siéndome ya favorable el citado viento, que iba arreciando, me puse a la vela en demanda de Terao, a cuyo surjidero llegamos a poco mas de las 6, con alguna lluvia. Luego que dimos fondo hice trasferir a la casa de mita mi equipaje i el pan i harina de la tripulacion, porque el semblante del tiempo indicaba ser de mucha agua; efectivamente, la noche cerró con copiosa lluvia i así siguió, en calma, desde las 8 o poco mas.

*Dia 13 de dicho jueves.*—Amaneció el tiempo cerrado, con poco viento por el este i mucha lluvia, i así continuó sin cesar ésta hasta la 1½ de la tarde, que, habiendo llamado el viento al norte duro, dejó de llover; a las 3½ llamó al oeste con agua i tan impetuosas ráfagas i mal cariz, que me hicieron quitar los palos de la falúa i asegurarla con sus tres amarras, porque en este surjidero de la capilla quedan las embarcaciones menores no mui resguardadas de la travesía. Anocheció el tiempo como se ha dicho, pero el viento moderándose mas, de modo que a las 11 era ya casi calma, pero con mucha lluvia.

*Dia 14 de dicho viernes de dolores.*—Este día amaneció cerrado, con densa niebla i menuda lluvia, i el viento poco i vario del norte al oeste; a las 10 quedó calma i arreció la lluvia; poco antes de la 1 de la tarde cesó ésta i se estableció el viento al norte fresquito, contrario para mi viaje a la isla de Chaulinec, en el cual las mareas no tienen accion sensible; a las 3 llamó el viento al N O i a las 4½ al oeste, con lluvia menuda, i así anocheció, con el tiempo abromado.

*Dia 15 de dicho sábado.*—Amaneció el tiempo toldado, con niebla i menuda lluvia, con poco i vario viento del norte al oeste. Se arboló la falúa, se embarcó todo, i a las 7½ salí de Terao para Chaulinec, isla de las mas orientales de las pobladas contiguas a la grande de Chiloé. A las 9½, estando tanto avante con la punta i bajo de Detif, llamó el viento al este bonancible, i aunque contrario a mi derrota, seguí no obstante, por haber aclarado algo; a poco

rato avisté i enfilé los extremos de dicha isla Chaulinec con la punta de Apacao, en Lemui, el del norte de la de Alao i el bajo de peñas que se halla entre Lemui i Chaulinec; a las 10 llamó el viento al E S E. mui bonancible, se cerró todo, con menuda lluvia i niebla, la que, ya mas, ya menos densa, manifestando a ratos algunos objetos necesarios i a ratos ocultando los precisos, aun siguió del mismo modo, i yo a la vela i remo. A las 2½ de la tarde llegamos a la costa del sur de Chaulinec, donde no vi habitacion alguna ni surjidero de abrigo; pasé a la costa del oeste i norte, donde tampoco lo hai, i notando en la isla de Alao (está una milla al norte de Chaulinec) uno al parecer de bastante seguridad, me dirijí a él, donde di fondo a las 4½, inmediato a la capilla, sin cesar un punto la lluvia i en la misma disposicion anocheció, en calma.

*Dia 16 de dicho domingo de ramos.*—Amaneció este dia el mas hermoso que podía desearse para mi comision, pues lo despejado que estaba me ofrecía una multitud de objetos precisos para el justo desempeño de ella; el apacible viento de la parte del sur que reinaba me era mui apropósito para discurrir el canal principal de estas islas, por lo que a las 5½ de la mañana me dirijí con la falúa a la punta mas oriental de la isla Chaulinec, que dista del puertecito de Alao poco mas de una legua, casi al rumbo del este. A las 8 llegué a ella, donde hice las demarcaciones i enfilaciones de todos los puntos que se presentaban, así de la costa de la cordillera como de las islas inmediatas entre ellas i estas i demás hacia el norte; a las 9½ salí de este paraje i a la vela, con el viento dicho, que ya era fresco, me dirijí a lo mas occidental de la isla de Alao, reconociendo i enfilando la de Apiao; a las 11½ llegué a dicho sitio, me situé en una altura desde la cual observé la latitud de 42° 52' <sup>38</sup> i tomadas todas las enfilaciones que se ofrecían desde allí, me restituí al alojamiento a la 1½ de la tarde; a las 3¾ salí de Alao en demanda de la isla de Quehui, a reconocer su estero, que dista de Alao poco mas de tres leguas al oeste. En este tránsito ejecuté muchas enfilaciones útiles a la exactitud del mapa jeneral de la isla principal i sus inmediatas próximas i reconocí los bajos de la pequeña isla de Imaleb <sup>39</sup> i Quehui, surjiendo en el estero de ésta a las 8½ de la noche. Anocheció el tiempo claro, en calma, pero el horizonte del norte al oeste acelajado.

38. Error de 18 millas por esceso.

39. Imel, dice la carta inglesa.

Nota: que las tres islas Chaulinec, Apiao i Alao, que están contiguas, distante una de otra una milla, con mui corta diferencia, ninguna tiene puertos ni surjidero cómodo ni aun para embarcaciones medianas, a escepcion del puertecito dicho de la de Alao, que puede ser abrigo de dos o tres de las que calen 12 o 14 piés de agua; pero por los canales que forman unas con otras pueden pasar los mayores navíos. La mas poblada i cultivada es la de Apiao pues aunque la de Chaulinec es mucho mayor i mas propósito para labor, la habitan veinte i una o veinte i dos familias de indios guaihuenes, cuya ruda dura vida les hace preferir el andar de peñasco en peñasco a caza de lobos marinos, marisco i algun pescado, con imponderables riesgos para sustentarse, a las delicias que produce la agricultura. Llámanlos «guaihuenes», que quiere decir indios del sur, porque son de los que en distintas ocasiones han traído algunos misioneros jentiles de la costa occidental patagónica i sus islas; pero sus estaturas distan tanto de los gigantes patagones, que se describen i diseñan en los viajes alrededor del mundo de M. Byron, que nuestrós guaihuenes mas corpulentos pueden mui bien reputarse por parvulillos de aquellos otros, sus inmediatos vecinos.

*Dia 17 de dicho lunes santo.*—Este dia amaneció claro, con celajería suelta mui bonancible por el norte. Yo salí a reconocer los fondos de este estero de Quehui, sin embargo de lo estrecho de su entrada, por, si fuesen apropiados para embarcaciones grandes, levantar su plano particular; pero hallé ser solo para las mui pequeñas, porque es aplacerado i con muchas piedras sueltas a manchones. El estero se interna tanto hacia el S S E. que no llega a 70 varas de ancho el istmo de arena que deja entre él i la costa del sur de la isla, i en las mareas estraordinarias ni aun a 20; i hace tres o cuatro años que solo le faltaron 6 varas para juntarse un mar i otro, dejando la isla dividida en dos. A las 11 me restituí al alojamiento, ventando ya el norte algo fresquito, contrario a la continuacion de mi derrota, por lo que ocupé el resto del dia i parte de la noche en la colocacion de las enfilaciones de ayer. Anocheció el tiempo acelajado, el horizonte del norte al oeste cargado i el viento, ya fresquito, ya bonancible, por el norte i noreste.

*Dia 18 de dicho martes santo.*—Amaneció el tiempo acelajado,

el viento bonancible por el norte i la marea empezando a crecer, contraria a mi derrota. A las 7 llamó el viento al NO. fresquito, por lo que salí del estero de Quehui para el de Buta-Quinchao, noticioso de que se interna mucho en la isla de su nombre; a las 10½ llegué a él, i sondando hallé ser todo tan aplacerado o de poco fondo, que estando el mar lleno a la sazón solo tenía en su boca tres brazas escasas de agua, la que se va disminuyendo para adentro de modo que todo queda casi en seco a bajamar, dejando un angosto canalizo para lanchas cerca de su costa del sur. Con motivo de tener que esperar a que la marea estuviese a media vaciante para seguir mi viaje a la isla de Quenac, subí a un cerro que media entre la costa del este i oeste de esta isla de Quinchao, por el estero dicho, i comparada su altura con la de Tenaun, donde se me presentaba el horizonte, observé la latitud de 42° 47'. A poco mas de las 12 llamó el viento al sur fresquito, i a la 1, estando la marea en el estado dicho, salí de Quinchao bordeando, con viento vario, ya fresco, ya bonancible, del sur al este; a las 3½ calmó i seguí al remo, i a las 4, estando tanto avante con la punta de Chequiau (es la mas sur de dicha isla), empezó justamente a crecer la marea, que me era favorable, con la que seguí al remo, haciendo las enfilaciones i demarcaciones necesarias para la exacta posición de la isla en el mapa jeneral de la provincia. A las 5 zafo ya del arrecife que sale de dicha punta, en vuelta del ENE. entró el viento por el sur fresquito, por lo que me puse a la vela dirijiendo el rumbo a pasar por el canal que forman las islas Quenac i Caguache; a las 7¼ de la noche me hallaba en él, i noté llevaba la marea de 3½ a 4 millas por hora, con varios remolinos que impiden el gobierno, a ratos, a las embarcaciones, i a las 8½ surjé en la costa del norte de la isla de Quenac, inmediato a la capilla. Anoheció el tiempo despejado i el viento dicho.

*Dia 19 de dicho miércoles santo.*—Amaneció este día mui sereno, reinando un blando viento por el sur i la marea creciendo. A las 6½ bajé a la playa a hacer todas las enfilaciones precisas a mi comision, i a las 7½ salí para la isla de Meulin, que está al norte de la de Quenac, distancia de poco mas de una milla, a ejecutar lo mismo, lo que verifiqué, llegando a ella a las 8¼. Luego que llegué, el religioso misionero que asiste a esta isla, con la mayor urbanidad, me ofreció su casa i cuanto necesitase de ella, así para mí como para mis marineros; pero yo, agradeciéndole su ca-

riñosa atencion i buena voluntad, pasé (después de oír misa con toda la tripulacion) a alojar en la del cabildo de naturales, por no haberla de mita, empleando el resto del día en situar las islas dichas i la de Caguache en su verdadero lugar por las enfilaciones. El tiempo siguió i anocheció como se ha dicho.

*Día 20 de dicho jueves santo.*—Este día amaneció claro, en calma; pero a las 7 se empezó a toldar con el viento que entró por el norte fresquito; a las 8½ empezó la lluvia fuerte, que continuó con el mismo teson hasta las 11, que moderó algo; a poco mas de medio día cesó enteramente, i a las 2 de la tarde, faltándole aun mas de dos horas a la marea vaciante, que me era contraria, subsistiendo el viento al NO. i el tiempo achubascado, salí del surjidero en demanda de las islas de los Chauques; pero antes de montar la punta mas occidental de las islas Meulin empezó a refrescar el viento vario del NO. al norte, el que siéndome por la proa, no me permitía adelantar nada con los diez remos, por lo que, i el mal semblante del tiempo, arribé al surjidero de la salida, el que, siendo bastante desabrigado para esta embarcacion, me precisó, respecto al mal cariz del horizonte, especialmente de la travesía u oeste, a asegurarla con todas sus amarras i echarle abajo las botavaras i palo de trinquete. Anocheció el tiempo acelejado, el horizonte desde el norte por el oeste hasta el SO. aturbonado i el viento a ráfagas frescas por el NO. i oeste.

Nota: que las cinco islas Caguache, Quenac, Meulin, Linlin i Llinua no tienen puerto ni surjidero alguno, ni aun de mediano abrigo, mas que para piraguas; pero por los canales que forman unas con otras, cuyo ancho es desde una milla escasa hasta poco menos de dos, pueden pasar todo jénero de embarcaciones, a escepcion del que forman Linlin i Llinua, que es mas estrecho i aplacerado por ambas islas. Las mareas en ellos llevan de dos a tres i media millas por hora, con muchas revesas que hacen defectuosísimo el gobierno, por lo que, sin absoluta urgencia, siempre será intempestivo introducirse en ellos. Todas las islas dichas están habitadas, particularmente Caguache, Quenac i Linlin, de que se sigue ser las mas cultivadas.

*Día 21 de dicho viernes santo.*—Amaneció el tiempo toldado i el horizonte del norte al oeste cargado, el viento bonancible por el NO. i la marea vaciando, todo contrario a mi derrota. A las 7½,

teniendo ya una hora la marea creciente, que me era favorable, salí de Meulin dirigiéndome a las islas de los Chauques, i a las 10, hallándome como a dos millas distante de Tenaun, me incorporé con una pequeña piragua que había salido del mismo surjidero que yo i se dirigía tambien a los Chauques; a poco rato llamó el viento al oeste fresquito, favorable a mi viaje, por lo que me puse a la vela, proporcionando ésta al andar de la piragua dicha, que dirigía su derrota a pasar por entre Quicavi i la isla Machiuqui, que es la mas occidental de las de los Chauques. El viento fué formando un apacible huracan, pues desde el NO. i oeste corrió toda la aguja por el sur i este hasta establecerse al norte fresquito cerca del medio dia. A las 12 observé la latitud de  $42^{\circ} 29\frac{1}{2}'$ , estando casi E.-O. con lo mas SO. de la isla dicha. A la 1 de la tarde abonanzó el viento, pero la marea contraria (de aguas vivas, respecto a ser hoí plenilunio) había ya empezado i llevaba casi cinco millas de andar, que no podíamos contrarrestar con los remos, por lo que surjimos en la costa del oeste de la citada isla, que teníamos mui inmediata; a la  $1\frac{1}{2}$  llamó el viento al NO. fresco, el surjidero en que estábamos era descubierto a él, por lo que nos levamos i arribé a fondear a sotavento de la punta rasa de Chilibqui (es lo mas oeste de la espresada isla Machiuqui), para estar abrigados del citado viento o de la travesía, si ocurría conforme a la apariencia, hasta que la marca tuviese menos violencia i no impidiese introducirme en los canales de las islas. Luego que salté en tierra hice las enfilaciones propias de mi comision, en situacion tan ventajosa cual se podía desear al intento; a las  $4\frac{1}{2}$ , subsistiendo aun el viento al NO. bastante fresco, salí de dicho surjidero i entrando por el canal mas sur i oeste de las islas, reconociéndolo i enfilándolo, llegué a las 6 al surjidero de la primera capilla, en la costa del este de la isla Machiuqui dicha arriba; hice que la piragua me acompañase, i en atencion a no tener práctico ninguno de los varios canales entre estas islas, que debía discurrir, pedí al patron de ella, el natural Bartolomé Llahuell, me sirviese de guia para abreviar la comision, a lo que accedió mui gustoso. Anocheció el tiempo claro, con celajería suelta i el viento por el N O. fresquito.

*Dia 22 de dicho sábado santo.*—Amaneció el tiempo acelajado, el viento a ráfagas fresquitas por el norte i N O. i la marea vaciando; a las 8, habiendo empezado a crecer, salí del surjidero de

Machiuqui, convoyado de la piragua dicha i me introduje por los angostos canales que forman las islas Machiuqui dicha, Añihué, Moncoll, Pipib, Puduguapi i Cochi (esta última es de las que llaman Buta-Chauques o grande Chauques, i la mas oriental de todas) reconociendo, enfilando i demarcándolas hasta salir a la parte del sur de todas las islas de los Chauques i volver a entrar entre las dichas i las que llaman Buta-Chauques, continuando el viento por el norte, ya mas, ya menos fresco, hasta la 1 de la tarde, que estando el dicho bastante fuerte, la marea para empezar a vaciar i nosotros inmediatos a la punta mas oriental de la isla Pipib, no nos permitió montarla; además que todo nos era contrario para continuar, porque debíamos dirijirnos justamente al rumbo del norte, por lo que a la 1½ surjimos como un cable al sur de dicha punta, con abrigo del citado viento, donde pasamos el resto del día i toda la noche, porque la marea favorable no empezaba hasta las 7¼ i el viento subsistía como se ha dicho, i en los mismos términos anoheció, con tiempo abromado.

*Día 23 de dicho domingo de la resurrección.*— Este día amaneció claro, con viento bonancible por el norte i la marea vaciando. A las 6 tomé en la punta mas este de la isla Pipib una porcion de enfilaciones útiles a la situacion de estas islas Chauques i Buta-Chauques i a rectificar las de las demás que están al sur, como Chaulinec (Chulin, Chuit i Nayahué, vecinas a la costa de la cordillera), Apiao, etc., i a las 7, habiendo logrado ver descubierto del todo el gran banco de lastre i algunas rocas que está entre las islas Tac i Meulin, llamado Dugnell <sup>39</sup>, restando aun una hora de marea contraria, salí del surjidero a continuar el reconocimiento i demarcacion de las citadas islas i sus canales. A las 11¼ llegué al último canal que forman las dos islas Buta-Chauques, surjé en la del norte (efectivamente lo es mas que todas las demás) llamada Peñohué, donde está la capilla; alojé en la casa de mita, tomé las enfilaciones necesarias i el resto del día lo ocupé en colocar las islas en la carta o mapa jeneral que incluye la grande de Chiloé. El viento bonancible por el norte se mantuvo hasta las 2 de la tarde, que llamó al este, tambien bonanza, con tiempo mui sereno, i así anoheció.

---

39. Dugob lo llama la carta inglesa.

*Día 24 de dicho lunes.* — Amaneció el tiempo oscuro, el horizonte del norte cargado i el viento a ráfagas frescas por esta parte. A las 7 hice las enfilaciones necesarias en lo mas norte de la isla Peñohué, donde existo, i a las 8½ me restituí al alojamiento, ya con menuda lluvia, la que fué arreciando desde las 9 en adelante, manteniéndose así ya mas, ya menos fuerte, con poco i vario viento del norte al este todo el día, el que, i parte de la noche, ocupé en concluir la situacion de estas islas en el citado mapa o carta jeneral. Anocheció el tiempo mui cerrado, con menuda lluvia con niebla densa, en calma.

Nota: que las islas de los Chauques i Buta-Chauques o grandes Chauques no tienen puerto alguno apróposito para embarcaciones grandes ni medianas; sus varios canales i esteros no prestan paso sino a las mui pequeñas, como botes o piraguas, i algunos solo a pleamar, por su angostura, variedad de cortas inflexiones i multitud de diversas repentinas violentas direcciones de las mareas, esceptuando el que divide a los Chauques de los Buta-Chauques, que es capaz para cualquier navío; pero su fondo es excesivo para mantenerse en él surto, pues a cien varas de tierra hai mas de treinta brazas de agua, fondo ya piedra, ya lastre grueso, i sin abrigo ninguno de los vientos dominantes i fuertes de norte i sur.

Las islas dichas son diez, segun el concepto de la voz veliche «mari-chauqui» de que usan sus habitantes cuando en jeneral se trata del número de ellas, para lo que es menester suponer hablan estando el mar lleno, i aun en este caso son las once siguientes: Machiuqui, con capilla i 24 casas de familias o vecinos; Añihué, con 17 dichas; Mahuin, despoblada; Moncoll, con una casa; Puduguapi, despoblada; Pipib, con 2 casas; Quiten, despoblada; Cheñiau, con capilla i 18 casas de naturales i una de españoles; Peñohué i Yan, con capilla i 21 casas, i la de Cochi, con otras 21 (estas tres últimas son las que llaman Buta-Chauques); pero estando el mar bajo quedan reducidas las once dichas a seis solamente, porque Mahuin se une a Machiuqui, Moncoll i Puduguapi a Añihué, Pipib a Cheñiau, Yan a Peñohué, i Quiten i Cochi solas siempre. Todas, a escepcion de Mahuin, Puduguapi i Quiten, mui pequeñas, están pobladas; son apróposito para cultivadas, i lo están algo, porque sin embargo de la grande abundancia de marisco que se produce en sus playas i es el alimento mas comun de los habitantes de toda la provincia, los vecinos de estas islas cuidan no obstante de cultivar la tierra tambien, la que en todo parece fe-

cunda, pues las ciento i cinco casas de familia que hai en todas pueden mui bien reputarse por ochocientas almas en la actualidad.

*Día 25 de dicho martes.*—Este día a la una de la mañana cesó algo la fuerte lluvia que había antecedido desde poco después de anoecer, pero el viento se estableció al este con tan violentas ráfagas, que me hicieron desarbolar la falúa i asegurarla con una amarra mas a dicha parte, no obstante de venir el viento de tierra; todo el resto de la noche siguió del mismo modo i yo sin tener un lugar libre de goteras donde poner la cama, ni en la falúa ni en la casa de mita. Al amanecer moderó el viento llamándose al norte, pero volvió a arreciar la lluvia, i así continuó sin cesar hasta la 1½ de la tarde, que habiendo saltado el viento al N O. bonancible dejó de llover i aclaró algo. A las 2½ llegó a este surjidero una piragua de estos vecinos, que con algunas tablas de alerce viene de la cordillera cercana a Calbuco, de donde salió el día 23. Anocheció el tiempo acelajado, el horizonte del oeste mui cargado i el viento fresco por esta parte.

*Día 26 de dicho miércoles.*—Amaneció el día toldado, con alguna niebla, el viento vario i bonancible del este al sur i la marca vaciando. Hice arbolar la falúa i a las 8, habiéndose establecido el viento al S E. fresquito, restando aun casi dos horas de marea contraria, dejé el surjidero de la capilla de la isla Peñohué i a la vela me puse en derrota para las del partido de Calbuco. A las 9½, a poco de haber salido del canal de los Buta-Chauques, avisté el bajo que llaman de Pumulmun<sup>40</sup>, que se halla situado en medio de la distancia que hai entre las dos islas Peñohué i Caucahué; es de peñas, algunas de las cuales se descubren a bajamar, i está tendido del N O. - S E. el espacio como de media milla. El viento dicho refrescó mas, con tiempo achubascado; pero a la una de la tarde abonanzó mucho i aclaró algo el día; así continuó el viento hasta cerca de las 5, que refrescó de nuevo bastante, i haciendo muchas enfilaciones i demarcaciones útiles que se presentaban, ya de las islas de Calbuco, ya de la tierra firme, seguí derrota al N E. a pasar por la parte de afuera o este de la isla de Abtao, que es la primera de dicho partido. A poco mas de las 5, estando tanto avante con dicha

---

40. La carta inglesa escribe Palmun.

isla, noté la reventazon del bajo de Lameguapi, el cual está tendido casi de E.-O., en distancia como de media legua; es de arena i peñas, de las cuales se ven aun en alta mar las de la parte del este. A las 7½ de la noche di fondo en la ensenadita de la capilla de Caicahen <sup>41</sup> con el viento fresco dicho.

Nota: que la noche intermedia entre ayer i hoi llegaron al surjidero de Peñohué, donde yo me hallaba, dos piraguas de naturales de los Chauques, que con motivo de la celebridad de la pascua habian ido a Tenaun, donde reside el misionero; en ellas venían los alcaldes, caciques i otros de las islas Buta-Chauques, los cuales se me presentaron esta mañana a porfía, con todo jénero de sus bastimentos para auxilio de mi espedicion, en obsequio del servicio del rei. Yo les di las gracias en su real nombre, i recompensé con esceso sus agasajos, inspirándoles el amor a S. M.

*Dia 27 de dicho jueves.*—Este dia amaneció claro, con celajería suelta i el viento fresco por el S E. A las 8 llegaron a la casa de mita los naturales Diego Gullinauco i Juan Guaiquiu, que dijeron ser capitan aquel i alferez éste de milicias, i que se ofrecian servir al rei en lo que pudiesen, lisonjeándose haberlo hecho muchas veces. Yo les di las gracias en nombre de S. M. e insinué las obligaciones de un vasallo con su soberano, pero que en la ocasion presente no era necesario ocuparlos en nada. A las 10, estando la marea enteramente baja, pasé a la punta mas sur i oeste de Caicahué, a hacer las enfilaciones que proporcionaba la hermosa claridad del dia, tanto de las costas de la isla grande de Chiloé (aun las Tetas de Cueao se distinguian mui bien i demarcaron) como de las islas de este partido i costa del continente firme, especialmente por la parte de la cordillera, i a rectificar las del bajo de Lameguapi o isla de Lobos, que estaba casi todo manifiesto; a las 11 me restituí al alojamiento a colocarlas todas en el mapa jeneral, en lo que ocupé el resto del dia, que se mantuvo despejado, con viento fresco por el sur i SSE., i en la misma disposicion anocheció.

*Dia 28 de dicho viernes.*—Amaneció el tiempo cerrado, con niebla i el viento poco i vario del SE. al este; a las 8½ refrescó por el SSE. i se disipó la niebla, quedando el dia hermoso, por lo que

---

41. Debe escribirse Caicaen.

salí del surjidero del sur de la isla de Caicahen para el fuerte de Calbuco, sito en la parte del norte de la isla dicha, al que me dirijí por el angosto canal que forma la espresada isla con la de Quigua i la tierra firme, el cual no es capaz de otras embarcaciones que pequeños paquebotes i otras semejantes; a las 10 llegué al surjidero del fuerte, i luego dirijí al sarjento Enrique Velasquez, que hace de comandante de él, el oficio del tenor siguiente:

«Careciendo de práctico que tenga el conocimiento necesario de las islas i canales de este partido, que debo discurrir, i siendo preciso me acompañe en el reconocimiento de ellas quien tenga las circunstancias espresadas, se ha de servir V. (sin pérdida de tiempo i sin que obste la falta de víveres, respecto a que se los suministraré de mi cuenta) nombrar unos de los muchos que hai en este vecindario capaces del citado desempeño, por convenir así a la mas pronta conclusion de la importante comision a que estoi destinado en servicio del rei nuestro señor, etc.—JOSÉ DE MORALEDA.»

A consecuencia del oficio anterior, destinó para el efecto al sarjento de milicias José Montaña, i a la una de la tarde salí a la vela a reconocer las islas de Puluqui i Guar, que se hallan hacia el NE. del fuerte; llegando a ellas, me coloqué en la punta mas norte de la primera, hice las enfilaciones necesarias a la colocacion de las demás islas i costa de la cordillera por los astilleros de Contao, Coitú i Coihuin, de quienes distaba de cuatro a cinco leguas, i a las 8 de la noche me restituí a Calbuco, donde el comandante me proporcionó un pequeño cuarto cerca de la playa para mi habitacion, i un almacen de depósito de maderas (está en mal estado), tambien cercano al desembarcadero, para mis marineros. Todo el dia continuó el tiempo como se ha dicho, i en la misma disposicion anocheció.

Nota: que la voz «astillero» no debe tomarse aquí en su obvia significacion marítima, esto es, un lugar donde se construyen embarcaciones, porque en esta provincia llaman así a todos los sitios donde hacen las tablas de alerce, en que consiste el comercio activo de ella.

*Dia 29 de dicho sábado.*—Este dia amaneció oscuro, en calma, con densa niebla, i así continuó hasta mas de las 9, que habiendo

entrado el viento fresquito por el SO., la empezó a disipar, por lo que a dicha hora salí del surjidero del fuerte, en derrota para la isla de Tabon, que es la mas sur de todas las del partido de Calbuco; a la una de la tarde llegué a dicha isla, i situado en su punta mas occidental, hice las enfilaciones precisas al desempeño de mi encargo, reconociendo al mismo tiempo el canal i boca que forman las islas Quenú i Chidguapi, que hallé capaz para tránsito de embarcaciones de todos portes, al contrario de la que se forma entre dicha Quenú i la de Caicahen, que solo lo permite a piraguas. A las 3 salí de Tabon para Calbuco, continuando el reconocimiento dicho i rectificando demarcaciones i arrumbamientos de unas con otras islas i sus puntas, i a las 7½ de la noche llegué al surjidero del fuerte. Todo el dia se mantuvo el viento casi calma, con tal cual ventolina del sur, S O. i oeste hasta las 4½ de la tarde, que entabló el viento al norte bonancible, con menuda lluvia, la que arreció mucho después de anochecer. Esta mañana, noticioso de que debía ir una piragua a San Carlos, di parte de mi llegada aquí al jefe, comandante jeneral de la provincia, en oficio cuya copia a la letra es la siguiente:

«Inmediatamente que llegué ayer a este pueblo, respecto a no tener práctico alguno de las islas de su partido i canales, i siendo preciso me acompañe uno que tenga el conocimiento necesario, para la mas pronta conclusion del objeto de mi destino, pasé oficio al sarjento que hace de comandante del fuerte, a fin de que me proveyese de un hombre de las circunstancias espresadas, lo que verificó, destinando al sarjento de milicias José Montaña, a quien, en atencion a la dificultad de bastimentarse por sí mismo con la prontitud necesaria, por lo distante que vive, llevo conmigo alimentándolo a mi costa, a fin de lograr, sin la menor demora de mi parte, el finalizar la importante comision que motiva mi destino en esta provincia.

«Ayer a las 10 del dia llegué aquí i a la 1 de la tarde me puse en marcha, a reconocer las islas i canales mas setentrionales de este partido, hasta llegar como a 4½ leguas de distancia de su cordillera oriental, ejecutando en tierra i en la mar todas las enfilaciones i demarcaciones precisas a llenar el objeto de mi comision. En ninguna de las islas que he reconocido en esta segunda campaña ni en lo visto hasta ahora de las de este partido hai puerto alguno apropósito para embarcaciones grandes, ni medianas; i por

consecuencia, no ha ocurrido levantar plano alguno particular, i sí solo la continuacion del jeneral de la provincia.

«La bahía a que hace frente este fuerte es de bastante estension i profundidad para dicha clase de embarcaciones, i si les prestan paso libre las demás bocas que conducen a ella, será necesario levantar su plano, lo que participaré a V. S. con lo demás digno de su superior atencion. — Nuestro Señor, etc. — JOSÉ DE MORALEDA.»

*Dia 30 de dicho domingo.* — Amaneció el tiempo lluvioso, en calma; pero a poco mas de las 7 entró el viento por el sur fresquito, cesó el agua i aclaró; así se mantuvo todo el dia, i en la misma disposicion anocheció, i yo lo ocupé en la situacion de algunas de estas islas en el mapa jeneral de la provincia.

*Dia 31 de dicho lunes.* — Este dia amaneció cerrado, con agua i el viento vario del norte al N O. algo fresco; a las 9 cesó la lluvia, pero continuando el viento a mas fuerte, seguí en tierra el trabajo del mapa jeneral. Poco antes del medio dia quedó el viento bonancible, por lo que a las 2 de la tarde salí a reconocer i sondar el estero de Huitu, próximo al fuerte, en la costa firme, el que hallé ser mui apropósito para internadero de muchas embarcaciones de pequeño porte, situándolas acoderadas o con amarra de popa a proa, porque su ancho no permite mas que dos a la jira; sus fondos, casi a bajamar, son desde 2 hasta 20 brazas de agua, sobre lama, arena i lastre; a distancia como de un tiro de piedra de la costa del sur de su boca tiene una peña que se descubre algo a bajamar, a la que es menester dar resguardo, lo que se conseguirá con tomar el medio freo del estero, tanto a la entrada como a la salida, advirtiendo que a media marea es la velocidad con que corre en la mayor angostura de media legua por hora, con muchas revesas. Todo el resto del estero, esceptuando la peña dicha, es limpio, i en él pueden estar las embarcaciones como en una dársena, al abrigo de todos vientos, i por consecuencia de mar escitado. A las 8 de la noche me restituí al surjidero del fuerte, con viento bonanza por el norte i tiempo claro.

*Dia 1° de abril, martes.* — Amaneció este dia cerrado, con lluvia, i el viento a ráfagas algo fuertes por el norte; a las 7½ cesó todo i aclaró algo, por lo que a las 3 salí a medir la distancia entre la

punta del Fuerte i la de Chechi, en la isla Puluqui, que le hace frente, la que hallé de 3990 varas, para base del plano particular de esta bahía, a cuyo fin tomé tambien en la punta dicha de Chechi todas las enfilaciones necesarias. A las 11 pasé a reconocer i sondar el estero de Chipu, en Puluqui, el que hallé capaz de algunas embarcaciones medianas, pues se interna cerca de media legua al rumbo del E S E., i su ancho en la boca es de 1000 varas, o casi media milla, i adentro de 600 a 800 varas, con fondos mui proporcionados desde 18 hasta 5 brazas de agua sobre lama i algunos manchones de lastre grueso; tiene abrigo de los vientos del norte i sur, pero ningun resguardo de los del N O. i oeste, que son impetuosos i duraderos; dista del fuerte de Calbuco dos millas al rumbo del S E. A la 1½ de la tarde salí de dicho estero i entré en el de Chauqui, el que está una milla al N ¼ N E. del anterior, en la misma isla de Puluqui, el cual, aunque mas espacioso que el primero i capaz de algunas embarcaciones grandes, con fondos desde 19 hasta 9 brazas de agua, teniendo como tiene casi la misma direccion que el de Chipu, queda aun mas desabrigado de los dominantes del N O. al S O., por su mayor capacidad i estension de la boca. A las 4½ salí del espresado estero, i favorecido del viento que empezó a soplar por el norte, a poco mas de las 5 llegué al surjidero del fuerte. El aspecto del tiempo era de mucha lluvia, por lo que hice desembarcar los víveres de la tripulacion i transferirlos a la casa o almacen en que está alojada. Anocheció con menuda lluvia i el viento por el norte bonancible.

*Dia 2 de dicho miércoles*—Este dia amaneció cerrado, con menuda lluvia i el viento por el oeste bonancible; a las 10 llamó al sur fresco con mucha agua, i a las 11 abonanzó uno i otro, quedando la garúa o lluvia menuda, que no cesó hasta las 2½ de la tarde. Yo ocupé el dia en la delineacion, i al anochecer estaba el tiempo algo claro, en calma, i los horizontes cargados, particularmente por el norte i oeste.

*Dia 3 de dicho jueves*.—Amaneció el tiempo toldado i el viento por el sur fresquito; a las 7½ salí a medir la distancia entre la punta del Fuerte i la de Pellú, en la tierra firme, la que hallé de 2750 varas; hice las enfilaciones necesarias en la última i de ella salí a las 9½, midiendo la que hai hasta la boca del esterito de la capilla de Puluqui, que es de 2900 varas, i habiéndolo sondado no-

té que por su poco fondo i capacidad solo es apropiado para lanchas, piraguas i otras semejantes embarcaciones. A las 12½ pasé al de Machi, en la propia isla; hice el reconocimiento que en el otro i lo encontré de menor fondo aun, pues estando en la ocasion casi lleno el mar, no llega a 3½ el agua que tiene en su boca; ambos están en la costa del oeste de la isla Puluqui, el primero a poco mas de dos millas del fuerte de Calbuco i el segundo a una i media; a las 2 de la tarde salí del estero dicho de Machi, i siéndome el viento apropiado, medí la distancia de 2950 varas entre su punta i la del Fuerte, a cuyo surjidero llegué a las 2½. El resto del dia se mantuvo bello, con viento fresquito por el sur i así anoheció, ocupándome yo en la delineacion del plano particular de esta bahía.

*Dia 4 de dicho viernes.* — Este dia amaneció claro i el viento por el sur fresquito. Yo ocupé la mañana en la delineacion del plano citado, i la tarde, desde las 2 en adelante, en concluir el sondeo necesario para él, hasta las 8 de la noche, que me restituí al surjidero, estando la noche mui clara i el viento bonancible por el S S E.

*Dia 5 de dicho sábado.* — Amaneció el dia cerrado, con niebla i garúa, i el viento por el N E. bonancible; a las 8 empezó a refrescar, disipó algo la niebla i cesó la llovizna, por lo que, no obstante de serme directamente contrario el viento, favorecido de la marea, salí a reconocer la isla de Mailen (es la mas norte del partido de Calbuco) i la costa firme del norte i este de ella, en que termina este golfete o seno, por la parte mas setentrional i cercana a la famosa gran cordillera nevada de los Andes, que dista de 4 a 5 leguas de dicha costa. A las 12¾ pasé por sobre el banco de Tautil, que queda seco a bajamar, i a poco mas de la 1, hallándome rebasado de la peninsulita de su nombre, i como a tres leguas (a la vista) de la isla dicha de Mailen <sup>42</sup>, donde era mi ánimo ir, me empezó a ser contraria la marea, con dos millas por hora de velocidad, por lo que me fué preciso arribar a dicha península, en la que me situé en términos de no ser necesario llegar a Mailen para terminar los puntos dichos i colocarlos con exactitud en el mapa jeneral de la provincia por medio de las enfilaciones i demarcaciones hechas en Tautil, las que concluí a las 3 de la tarde, ha-

---

42. Maillen o Mallen, que deriva de *malghen*, doncella o vírjen.

biendo acabado de disiparse la niebla. A poco rato salí de dicho paraje, en calma, a reconocer la ensenada de Lulu i su bajo, lo que conseguí a las 4. A dicha hora entró el viento por el SSO. fresquito i contrario para mi regreso al fuerte, al que llegué a las 7 de la noche, estando ésta clara, con viento poco por el sur.

*Dia 6 de dicho domingo.*—Este dia amaneció cerrado, con densa niebla i garúa, i el viento mui bonancible por el este; a las 9½ empezó a refrescar i disiparse la niebla, pero poco después del medio dia se volvió a cerrar, habiendo quedado el viento casi calma, i así anocheció. Con motivo de haber ocasion de piragua para San Carlos di parte de lo ocurrido en mi estancia aquí al jefe comandante jeneral de la provincia, en oficio cuya copia a la letra es la siguiente.

«Con fecha de veinte i nueve del pasado di parte a V. S. de mi llegada aquí i de lo demás digno de su superior atencion; i ahora lo hago participándole he levantado el plano particular de este puerto, porque puede serlo para bastantes embarcaciones de todos portes, aunque con poco abrigo de los vientos, por la corta elevacion del terreno e islas que lo forman; hoi debo concluir su sondeo i mañana salir para el canal e isla de Abtao, última de esta jurisdiccion hacia el occidente. En ella presumo emplear dos o tres dias i pasar a Carclmapu, donde, respecto a las muchas enfilaciones que hice el año de 80 i a las ejecutadas el pasado, en la punta de Punguñon, pienso tendré poca demora, i a consecuencia arribar a San Carlos del 14 al 16 del presente mes, donde espero tener la satisfaccion de entregar a V. S. concluido el mapa jeneral de esta provincia, fruto de mi laborioso trabajo i obediencia en el desempeño de la importante comision que V. S. se ha servido confiarme. —Nuestro Señor, etc.—JOSÉ DE MORALEDA.»

*Dia 7 de dicho lunes.* — Amaneció el tiempo claro, el viento fresquito por el sur i la marea vaciando. Yo empleé la mañana en acabar el plano del puerto, i a las 2 de la tarde, estando para vaciar la marea, que me era favorable, aunque el viento contrario, salí de Calbuco en derrota para la isla de Abtao, última, como se ha dicho, de este partido, por el canal entre Caicahen i la tierra firme hasta la capilla de San Rafael, que está en la embocadura oriental del estero que forma dicha tierra con la isla de Quigua,

por el que entré, noticioso de que aunque mui estrecho por la mayor parte i con un banco que da paso en seco a las jentes aun antes de la bajamar, se espacia en otras con mucha profundidad; en efecto, se estiende mucho en algunos parajes i con fondos de 8 a 10 brazas, lama, haciendo especie de pozas cómodas i abrigadas de todos vientos; pero todo inútil, porque no es solo el banco dicho el que intercepta el paso a las embarcaciones: tiene muchos que a bajamar no puede pasar ni aun la falúa, i casi todo él, especialmente del banco dicho para el estero, no le queda mas agua que de media a una braza, i con dos mareas encontradas que crecen i menguan en direcciones opuestas, desde el banco para el este i oeste i con velocidad de  $2\frac{1}{2}$  a 3 millas por hora, la que apenas podíamos superar algo con los diez remos tirados con fuerza. A las 7 de la noche, hallándome en la boca occidental del citado estero, que llaman de Llallen o San Pedro i distante aun del canal o isla de Abtao mas de una legua, surjí a las  $7\frac{1}{2}$  en la costa de la isla de Quigua, en el paraje que llaman Chuyegua, a pasar la noche, que estaba algo ahumada, en calma.

*Dia 8 de dicho martes.*— Este dia amaneció claro, con celajería suelta, el viento fresquito por el sur i la marea vaciando. Al salir el sol dejé el surjidero de Chuyegua, después de hacer en él las demarcaciones precisas, i a la vela seguí derrota para la isla de Abtao, a la que llegué a las 9, ya con marca contraria, cuyo impulso de algo mas de dos millas no podíamos contrarrestar al remo, porque tambien era el viento por la proa, para continuar navegando dicho canal de Abtao, por lo que a las  $9\frac{1}{2}$  dimos fondo cerca de la punta del norte de la isla i algo adentro de su canal. Luego pasé a ejecutar i rectificar en ella las entilaciones propias del objeto de la comision, i en reconocer la isla i el canal que forma con la tierra firme, el cual no permite paso a otras embarcaciones mas que lanchas i piraguas, por el gran banco de arena i algunas piedras que sale de la costa i casi atraviesa hasta la isla, ocupé el resto del dia. Anocheció el tiempo claro i el viento bastante fresco por el sur, con mar picada.

Notas: 1<sup>a</sup> Que las islas del partido de Calbuco, o mas propiamente, el partido de San Miguel de Calbuco, lo componen las diez islas siguientes: Abtao (es la mas occidental), Quigua, Caicahen (en ella está el fuerte), Chaullin, Puluqui (es la mayor), Guar (es la mas oriental), Mailen (es la mas setentrional), Chidguapi,

Quenu i Tabon, que es la mas meridional. Todas son apropósito para el cultivo i lo están bastante, con poblacion proporcionada al resto de la provincia, menos Mailen i Chaullin, que están desiertas. Tabon, Caicahen, Quenu i Chidguapi carecen de leña, pero son fértiles i sus playas abundan de toda suerte de marisco excelente, i en esto, con particularidad el bajo de Lameguapi o isla de Lobos, que está al sur de Quenu i Caicahen, i se descubre mucho a bajamar, formando 4 o 5 isletas rasas, con algunas rocas. Ninguna de las islas dichas, a escepcion de la de Puluqui, donde están los esteros de que se ha hablado anteriormente, tiene puerto ni surjidero cómodo para otras embarcaciones que las menores, i aun no de todas clases, pues la corta elevacion del terreno no presta el abrigo necesario a lanchas i otras, que no se pueden varar con frecuencia como las piraguas.

2ª La isla de Tabon, que es bastante baja, parece dividida en cuatro por otras tantas porciones de ella, que las unen tres bancos de arena, zahorra i marisco, que casi están al nivel del mar alto. El poco exámen de dichos bancos, la facilidad con que suelen creerse las noticias dadas por cualquiera, determinándose sobre ellas a formar planos, i la lijereza con que talvez se da asenso a la vista, mirando esta clase de objetos a la larga distancia o sin tiempo apropósito para discernirlos, con las razones de diseñarse, en algunos mapas de esta provincia que he visto, tres o cuatro islas distintas en el lugar que ocupa la de Tabon sola, i tambien para que se designen como tales una porcion de peninsulitas como Guapilinao, Lileguapi, Queullin i otras muchas que, supuestas falsamente islas, acrecentan con exceso el número de las adyacentes a la grande de Chiloé i correspondientes a su provincia.

3ª Aunque todos los indios de ambas Américas son semejantes en la inclinacion a la idolatría, supersticion, embriaguez i pérfida simulacion, por cuya causa, vistos los de una provincia, se pueden considerar, en jeneral, vistos todos, sin embargo, en idioma, algo de civilizacion, costumbres i usos, suelen variar mucho los de una respecto de la otra, acaso contiguas; pero, para notarse aquí una gran diferencia entre ellos, no es necesario variar de provincia; en esta misma de Chiloé es mui notable la que se advierte en los del partido de Calbuco, comparados con los del resto de ella; en los de la isla principal i demás inmediatas al oriente de ella no he observado otra cosa que sumision i franqueza voluntaria de cuanto han tenido, ofreciéndolo para ausilios de las es-

pediciones que he verificado, sin haber necesitado jamás llamarlos, intimárseles, ni usar de la respetable voz del rei, sino para inspirarles amor a S. M. i tolerancia a los jefes, que es la prueba de aquel; pero en estos de Calbuco, i con particularidad los de la isla en que escribo esto, hai una especie de soez altanería que, como característica de ellos, los distingue de todos los demás, i en fuerza de ella no se prestan con la pronta deferencia que los otros, ni manifiestan el tal cual deseo de civilizacion que aquellos. Para un tal proceder, creen tener fundamento en el mérito que jactan haber adquirido sus antepasados i en algunos privilejios, como si los méritos, empleos o distinciones diesen derecho para una insolente altivez, con la que, haciéndose insufribles a los demás, no consiguen otra cosa que el odio i desprecio de todos; pues no consideran que aquellos mismos méritos o distinciones que ostentan son otros tantos frenos que los debían contener i los mas ríjidos fiscales que denigran mas i mas la conducta opuesta a la que les granjeó aquel honor, lo que, a la verdad, solamente es disculpable en los cafres, patagones i otros semejantes, de quienes, por lo comun, se puede decir viven i mueren casi sin uso de razon.

*Dia 9 de dicho miércoles.*—Amaneció el tiempo despejado, el viento fresco por el sur i la marea vaciando; a las 7 salí a hacer las enfilaciones precisas a la exacta colocacion de esta isla, i a las 9½, habiéndome restituido al alojamiento, llegó a nuestro surjidero una piragua cargada de tablas procedente de las islas de Calbuco; a las 10 llegó otra en los mismos términos i surjió en la costa firme. A las 2 de la tarde, creciendo aun la marea, salí del surjidero de Abtao, al remo, en derrota para Carelmapu, i las piraguas dichas, que siguen viaje a San Carlos, ejecutaron lo mismo. A las 2½ pasé por sobre el banco del canal, a quien, estando el mar lleno en la ocasion, le hallé una braza de agua escasa; a poco rato, siéndome ya favorable el viento, me puse a la vela, con la que seguí hasta las 5½, que fondeé en la ensenada de Carelmapu, con el viento fresco por el SSE., que me acompañó, i tan violenta marea favorable, que en todo el canal de Remolinos nos hizo trabajosísimo el gobierno de la falúa. Luego que bajé a tierra, solicité al alcalde de españoles, e instruido vivía distante del puerto, con uno de mis marineros, patricio de esta jurisdiccion, le dirigí el oficio cuya copia sigue:

«Habiendo llegado a este puerto de Carelmapu, en cumplimiento de la importante comision a que estoi destinado por el rei, necesitando para su conclusion pasar al fuerte de Maullin, se ha de servir Ud. proveerme de dos caballos que me conduzcan a dicho destino con los instrumentos necesarios i de un hombre que sirva de guia para el camino a dicho fuerte, sin la menor demora, por convenir así al servicio del rei.—Dios guarde, etc.—JOSÉ DE MORALEDA.»

Anocheció el tiempo claro i el viento fresco por el S E.

*Dia 10 de dicho jueves.*—Amaneció el dia bello, con viento bonancible por el sur. A las 9½ llegó el alcalde citado con los dos caballos pedidos i el guia, por lo que inmediatamente monté i, acompañado del mismo alcalde, nos pusimos en camino para el fuerte de San Francisco Javier de Maullin (es lo mas al norte de lo poblado de esta provincia i frontera de los indios Juncos), reconociendo la ensenada brava que forman las puntas Chocoi i mas sur del Amortajado, i los esteros i rios del tránsito; a la una llegué a dicho fuerte, adonde vino el sarjento de asamblea Francisco Wornner, que lo manda, ofreciendo los ausilios que fuesen necesarios; pero no fué preciso otra cosa que la conduccion de una mesa a la punta llamada Maullin, donde, tomadas todas las enfilaciones de la costa i bocas de los rios que hacen confluencia con el estero del fuerte, volví a montar a las 4 de la tarde para restituirme al puerto de Carelmapu, adonde llegué a las 8 de la noche, acompañado de los mismos con quienes salí i del capitan de milicias don Juan Ojeda, que quiso seguirnos.

Nota: que el estero de Maullin, aunque capaz de algunas embarcaciones de todos portes por su estension, no puede ser surjidero para otras que las mui pequeñas, porque la entrada a él, que la forman el Amortajado i la punta de Godoi, está ocupada de un bajo de arena, que aunque nunca se descubre, siempre lo indica su mar levantada, aun en el tiempo mas sereno, porque aquí nunca falta la de leva del S O. i oeste; adonás todo el estero es desabrigado enteramente de los vientos del oeste i desplaya mucho a la bajamar, como así mismo los esteros de Curahué i Puquitin, que desaguan por la cabeza o parte del norte del Amortajado, los cuales quodan casi en seco a bajamar. La grande ensenada de Yegua que media entre la punta de Chocoi i dicho Amortajado, es toda

brava, mui aplacerada, sin abrigo ninguno, i su playa un arenal inaccesible por su constante grande resaca.

El Amortajado, en las cartas, planos i noticias, lo he visto representado i descrito como isla; pero él no es otra cosa que una península de las muchas que hai en las costas de esta provincia.

*Dia 11 de dicho viernes.*—Amaneció el tiempo toldado, los horizontes con mucha niebla, el viento vario i mui bonancible del norte por el este al sur; así se mantuvo el dia hasta la una de la tarde, que se dispó algo la niebla a favor del viento poco que se estableció al S S E., por lo que subí a caballo al cerro de la Centinela, que llaman Chanqui, en cuya cima, que se eleva algo mas de doscientos piés sobre el resto del terreno, hice todas las enfilaciones necesarias a la exactitud del mapa jeneral de la provincia, por lo que hace a marina; desde dicha altura se notan una porcion de objetos útiles al propio efecto, casi a vista de pájaro. A las 4½ bajé al alojamiento, empezando ya a caer lluvia menuda; en esta misma disposicion anoheció, con el cielo toldado, el horizonte de la parte del norte mui cerrado i el viento bonancible por el sur.

*Dia 12 de dicho sábado.*— Este dia amaneció claro, en calma i los horizontes alhumados; a las 7½ entró el viento por el S E. fresquito, se limpiaron los horizontes i quedó el dia bello, i en la misma disposicion continuó i anoheció, ocupándolo yo en subir al morro de la Picuta (le llaman tambien de Carelmapu por estar sobre este puerto; es continuacion del de Chanqui dicho ayer, pero de algo menor elevacion) a hacer i rectificar algunas demarcaciones que ofrecía a satisfaccion la claridad del dia, i en la colocacion de las enfilaciones i delineacion.

*Dia 13 de dicho domingo.*—Amaneció el tiempo toldado, con alguna niebla i el viento bonancible por el norte; del mismo modo siguió i anoheció con menuda lluvia. Yo lo ocupé en colocar enfilaciones en el mapa jeneral citado.

*Dia 14 de dicho lunes.*— Este dia amaneció claro, con clarjería suelta i el viento bonancible por el sur. A las 2½ de la tarde se avistó cerca de los farallones de Carelmapu el falucho del rei, procedente de Valdivia, i a las 5 entró en el canal grande por el pequeño que forman las islas de Doña Sebastiana i la punta del

Chocoi, el que se dirijía para San Carlos. El día continuó como se ha dicho i en los mismos términos anoheció, ocupándolo yo en acabar de colocar las enfilaciones, i por ellas la delineacion de la costa del partido de Carelmapu hasta la punta de Quillagua, dejando concluido el mapa jeneral de esta provincia de Chiloé, a cuya formacion he tenido el honor de ser destinado en servicio del rei.

*Día 15 de dicho martes.*—Amaneció el día bello, el viento apacible por el sur i la marea creciendo. A las 7, quedando aun mas de una hora de dicha marea, salí de la ensenada o puertecito de Carelmapu en derrota para el de San Carlos; a las 9 $\frac{1}{2}$  pasé por entre la isla de Cochinos i el alto de Huihuen o Pudeto, i a las 10 $\frac{1}{2}$  di fondo en el surjidero de San Carlos. Inmediatamente que bajé a tierra entregué el mapa jeneral citado, el plano particular del puerto de Calbuco i el orijinal de este diario al jefe comandante jeneral de la provincia, con un oficio cuya copia a la letra es la que sigue:

«Acompaño a V. S. el mapa jeneral concluido de la isla de Chiloé, sus adyacentes i las de los partidos de Calbuco i Carelmapu, que he levantado con incesante penoso trabajo e indecible riesgo de tierra i mar en las dos espediciones que V. S. se ha servido confiarme i he verificado al efecto. Tambien incluyo a V. S. el plano particular del puerto de Calbuco, que es el único que ha sido necesario levantar, por ser capaz de toda suerte de embarcaciones, i el diario de los acaecimientos de esta segunda campaña, en que queda ya (por lo que respecta a mi profesion) finalizada del todo la comision a que he sido destinado, de la que me será la mayor satisfacion, si, como ha sido mi buen deseo, he acertado a servir al rei.—Nuestro Señor guarde a V. S. m. a., etc.»

El siguiente día 16 entregué las agujas i demás útiles del rei, respectivos a mi comision, al ministro de real hacienda don Bruno Junco, i los siguientes 17 i 18 los de la falúa i su casco, cesando mi responsabilidad al cargo de ellos. Dios, que ha permitido concluyamos con felicidad la comision a que se nos destinó, nos dé su gloria. Amen.

San Carlos de Chiloé, 18 de abril de 1788.

JOSÉ MANUEL DE MORALEDA.

A consecuencia de la entrega dicha de los utensilios i buque al ministro de real hacienda citado, i con arreglo a lo prevenido por el señor gobernador e intendente en 18 de mayo del año pasado, como consta al fin del diario de la primera expedicion, el espresado ministro me libró la certificacion cuya copia a la letra es la que sigue:

«Don Bruno Antonio de Junco, ministro de real hacienda de esta provincia de Chiloé i demás rentas a ella unidas, certifico que don José de Moraleda, alférez de fragata i piloto de la clase de primeros de la real armada, comisionado por el superior gobierno a la sonda i reconocimiento de estas islas, sus puertos i caletas, cuya expedicion de segunda vez comandando la falúa de S. M. nombrada el *Real Resguardo*, por disposicion del señor gobernador intendente i comandante jeneral de esta provincia don Francisco Hurtado i Pino, ha reintegrado en estos reales almacenes todas las especies i pertrechos que se pusieron a su cargo para la referida expedicion, sin que por ellos le resulte cargo alguno, pues aunque estos sufrieron algunos consumos, ha pasado a esta oficina los justificativos correspondientes, certificacion necesaria i de estilo para data de mi cargo, i para que conste i obre los efectos que haya lugar, de órden de dicho señor intendente doi la presente en San Carlos de Chiloé i abril diez i ocho de mil setecientos ochenta i ocho.—BRUNO ANTONIO DE JUNCO.»

---

---

---

*Derrotas a los puertos de la isla de Chiloé, ya sea entrando por el canal del Chacao o norte de la isla, o ya por el del sur de ella, a quien llaman boca del Guafo, con las reflexiones necesarias al conocimiento de los citados puertos, situacion i circunstancias mas o menos ventajosas de ellos, por el alférez de fragata, piloto de la clase de primeros de la Real Armada don José Manuel de Moraleda, quien levantó el plano jeneral de dicha isla i los particulares de los puertos que contiene, en los años de 1787 i 88.*

#### DISCURSO PRELIMINAR

El modo de dirigirse de uno a otros puertos, a quien el comun de los náuticos llama derrotero, no es otra cosa que dar noticia de la situacion en latitud i longitud de los puertos; de los rumbos a que se ha de llevar el navío, espresando la configuracion o señales de las tierras que se deben avistar; con una noticia jeneral de la clase i circunstancias de los vientos que suelen reinar con mas frecuencia, i direccion i fuerza de las corrientes o mareas que por lo regular se experimentan, para lograr, cuando no un perfecto conocimiento propio, pues este se consigue solo con una dilatada serie de viajes, a lo menos unas nociones o luces que quien o dirijan a ejecutarlas con el acierto i brevedad que se requiere i de cuya importante ejecucion resulte tanto bien al estado en paz, guerra i comercio.

Supuesto lo dicho, la isla de Chiloé, que es la mayor del mar Pacífico (si al que la circunda se le puede dar este nombre) está situada en la costa occidental patagónica, i segun mis observaciones, entre los cuarenta i un grados i cuarenta i ocho minutos de latitud, en que está la punta de Guapacho, que es la mas setentrional de la isla, i cuarenta i tres grados cuarenta i siete i medio minutos, en que resulta lo mas fuera del grande arrecife de Cho-

cheb, que es lo mas meridional de ella, de modo que tiene cuarenta leguas de estension de norte a sur, cuya distancia concuerda con la que le suponen los señores don Jorje Juan i don Antonio de Ulloa, Zedillo i Barreda; pero con la equivocacion de colocarla los citados autores entre los cuarenta i dos grados justos i cuarenta i cuatro i dos minutos, bien que ninguno por inspeccion propia. Los naturales i algunos otros que la han mirado mui a bulto i observado la latitud lo mismo, le suponen cuarenta i ocho i hasta sesenta leguas de estension de norte a sur, pero las observaciones dichas de latitud deciden absolutamente i dejan fuera de duda la citada estension de cuarenta leguas.

La direccion de la isla, tomada en jeneral, por su costa del oeste, es casi de  $N \frac{1}{4} N E.$  i  $S \frac{1}{4} S O.$  i la longitud de la medianía de dicha costa trescientos tres grados i seis minutos, con respecto a la observada astronómicamente en la Concepcion de Chile. La estension de oriente a occidente es mui varia, por los esteros i ensenadas que tiene por la parte del este; por donde mas se estiende, que es entre el morro o barranco de Quicaví (es lo mas oriental de la isla) i la costa opuesta a él, al oeste, tiene trece i media leguas, i por donde menos, que es entre Vilopulli i Cucao, no llega a siete.

Las costas occidental i de mediodía de esta isla no tienen puerto alguno ni son accesibles para desembarcos, por sus escarpados bajos, resaca de la continua mar de leva, escollos visibles i ocultos i estar por la mayor parte organizadas de rocas. La elevacion mayor del terreno está en la medianía de la costa del oeste, próxima al mar i, en mi concepto, se alcanzará a ver, en tiempo claro, de quince a diez i seis leguas de distancia; en esta altura se elevan algo mas dos cerros contiguos, a quienes llaman las Tetas de Cucao, i son el objeto mas notable de toda la isla para reconocimiento de ella i de la situacion en que se está cuando se tienen a la vista; pero es menester advertir que ninguno debe dirigir su recalada a ellos, a menos que no carezca de latitud observada i sea mui dudosa la exactitud de la de estima que traiga, porque, de lo contrario, se espone a que la constante mar de leva del oeste, en bonanza, o un viento repentino de esta parte lo empeñen en una costa brava, cual lo es toda la de esta isla que mira al occidente. El demás terreno de ella hacia el norte i sur del dicho es casi igual, de un lomaje suave, que se podrá ver de once a doce leguas de distancia, en tiempo despejado.

Las cuatro estaciones del año se distinguen bien, pero la del invierno se prolonga algo mas que en otros países situados en iguales alturas de polo, i con una atmósfera continuamente cargada de vapores de estraordinaria densidad, que ocasionan frecuentes nieblas i cerrazones (producidas, probablemente, de la frondosa maleza de que está cubierta la isla), las que se difunden en lluvias copiosas i furiosos vientos, con mui pocas tempestades de truenos, relámpagos ni granizo duradero i, tal cual vez, en poca nieve, de media isla para el sur. El frio, aun en dichos dias, no es sensible a proporción de la latitud en que está la isla, i al contrario el calor, que en los dias de calma del verano parece excesivo respecto al clima.

Los vientos que se experimentan en esta isla i sus cercanías son varios e inconstantes, especialmente en la primavera i otoño; en esta estacion dominan mas los de la parte del este, i en la otra los del sudoeste i oeste; pero, por lo regular, todos moderados, con intermisiones de algunas calmas, lluvia i serenidad. En el estío reinan los sures i surestes frescos i secos, con cielo despejado por lo regular, aunque hai algunos fuertes con exceso, que toldan la atmósfera, a quienes los prácticos llaman sures pardos; pero la tranquilidad que ofrece dicha estacion no se goza aquí tan continuada, que no haya en medio de ella algunos golpes de lluvia i vientos impetuosos del NO. i oeste, de modo que se pueden establecer por vientos dominantes, casi en todo el año, los del norte al oeste, que son propios de la estacion del invierno, en la cual son copiosísimas las lluvias, i aquellos tan furiosos, que habiendo ocasionado repetidos i funestos naufragios, impiden a esta provincia la comunicacion i comercio marítimo con las demás de estos reinos, con notable perjuicio de ella en particular i del estado en general. De dichos vientos el que reina mas i con mas violencia es el NO., porque, aunque los nortes i travesías u oestes le suelen igualar en el ímpetu, no en la duracion, bien es verdad que estos últimos i en particular el oeste vientan a ráfagas peligrosas, i aquel seguido por lo comun. Por lo que, si en dicha estacion, ventando los citados vientos, el acaso o necesidad tuviese en estas inmediaciones a un navío, deberá preparar sus jarcias i disponer el velámen con prontitud a recibir aumento i duracion de ellos, siempre que a las horas de salir i ponerse el sol note horizonte rojo envuelto en la oscuridad que en semejantes ocasiones tiene la atmósfera; i es la señal única que yo he hallado mas positiva

para evitar las fatales resultas que acarrearán las sorpresas en este particular, ya sea cargando el viento, ya los contrastes o repentinas mutaciones del norte a la travesía o de esta a aquel, advirtiéndole que estas las he hallado mucho más frecuentes que lo que generalmente se supone, como así mismo el retroceso de los vientos del sur i SO. al oeste, habiendo pasado de este a aquellos, lo que, en el común sentir de estos navegantes, no sucede aquí, sino que pasando del oeste al SO. i sur, sigue contra el orden de la aguja al SE. i este, hasta volver a establecerse al norte; pero esta regla no se ha de admitir por tan jeneral que no tenga muchas escepciones en los retrocesos dichos.

En la costa occidental de esta isla i algo fuera de ella no se notan más corrientes que el continuo choque del mar, siempre agitado de occidente a oriente; pero desde la entrada de los canales dichos del Chacao i boca del Guafo para adentro es tanta la multitud de corrientes o direcciones varias que toman las mareas cuanto es el de las inflexiones de las costas, puertos i ensenadas de la isla principal por su parte del este, i de los canales que ésta forma con las inmediatas, i lo mismo sucede en orden a la rapidez de su curso, con respecto a la mayor o menor angostura de los citados canales i configuracion i distancia al suelo del mar en ellos, lo que se manifestará en sus respectivos lugares.

Nota: que los rumbos que se espresan en estas derrotas son correjidos de abatimiento, corrientes o mareas i variacion de la aguja, la que, como se ha dicho, es de  $14^\circ$  en la costa del norte de la isla i  $15^\circ 14'$  en la del sur, de la especie del N E.

Otra: que en cualesquiera de los puertos de estas derrotas, como en la mayor parte de las costas de la isla, se encuentra excelente agua i leña en abundancia.

#### ENTRADA AL PUERTO DE SAN CARLOS

1. Todo navegante que de los mares de Europa o de esta América venga a entrar en el puerto de San Carlos, debe proporcionarse su recalada a él por los  $41^\circ$  i de  $45$  a  $50'$  de latitud o dar vista a las puntas de Poloque, Guabun, Huechucucui i Guapacho, que es la más norte de la isla de Chiloé, las que están contiguas en la península de Guapilacui (los naturales la llaman la Isla), i no hallándose muy aterrado tendrá también a la vista, con tiempo claro, los farallones de Carelmapu i acaso la isla de Doña Sebastia-

na, lo que reconocerá notando que de la citada punta de Guapacho o de la de Huechucucui corre casi al rumbo del  $S \frac{1}{4} S O.$  la costa de la isla grande, de mediana elevacion, con algunos morritos i farallones pequeños cerca de ella, i de las puntas de Guapacho o Huechucucui para el norte no se verá costa alta ninguna sinó a larga distancia, pues toda la que está al este de dichos farallones de Carclmapu e isla de Doña Sebastiana es la mas baja de toda esta inmediacion. Recalando por los  $41^{\circ} 50'$  se llevará casi al este la punta de Poloque, la que se reconocerá porque de ella para el sur empieza la gran playa de Cocotué i su ensenada, que no admite confundirse con otra alguna de sus inmediatas, que son pequeñas; reconocida dicha punta, seguirá el rumbo del  $N \frac{1}{4} N E.$  o  $N N E.,$  a distancia como de una legua de la costa, hasta estar tanto avante con la punta de Huechucucui, que avistará casi al este de la de Guapacho, i continuará al rumbo del  $E N E.$  para resguardarse del bajo de Guapacho, hasta que la punta de este nombre, que se conocerá por ser como se ha dicho la mas norte i por un islote árido que tiene cerca, demore al  $E S E.,$  que entonces se dirigirá a ella llevándola algo descubierta por el estribor i sucesivamente al morro de Guapilacui en los mismos términos, el cual corre con dicha punta  $S E \frac{1}{4} E. - N O \frac{1}{4} O.$  Montado este morro, se verá al  $S S E.,$  distancia como de una legua, la punta de Agüi, que es la del oeste del puerto, que tiene sobre sus lajas un pequeño cerrito frondoso mui poco separado del grueso de la punta, el que se llevará algo descubierta por babor hasta estar de  $2 \frac{1}{2}$  a 3 cables de ella, que se arribará a montar la, lo que verificado se hallará ya dentro del puerto de San Carlos i a la vista de su pueblo, que le demorará al  $S E \frac{1}{4} S.,$  i orzando seguirá el rumbo del  $S S O.$  hasta rebasar los sargazos del bajo de Pechucura, que son visibles, i conseguido, orzará a atracar mas a la costa para fondear entre los dichos i la punta de Balcacura i Arenas, que es el mejor surjidero de este puerto, donde dejará caer el ancla en 6 o 7 brazas de agua, fondo de lama i arena, a distancia de tierra como de media milla, i se amarrará de  $N E.$  a  $S O.$

2. Advertencias.—Para entrar en este puerto, especialmente de noche, se ha de tener mucho cuidado con el estado de la marea, su curso i violencia, por lo que se hace preciso advertir que entre las puntas de Huechucucui i Guapacho los dias de novilunio i plenilunio es la pleamar a las 11 del día, su curso casi de  $E.-O.$  i su movimiento casi de 3 millas por hora; bien entendido que siempre

la vaciante es algo mas veloz que la creciente i que aquella se aumenta mas en el invierno, por razon de las avenidas de los rios con las lluvias i ésta por los impetuosos vientos de fuera.

3. Tambien se advierte que si entrando en San Carlos con viento escaso se intenta llegar al amarradero dicho bordeando, se ha de tener cuidado de no prolongar la bordada hacia la costa del este mas que hasta la medianía de la distancia que hai de costa a costa, porque desde allí para la dicha del este es placer de cuatro brazas a menos agua; i así con embarcacion grande es mejor ir a remolque con marea favorable, o a la espía, i no esponerse a varar, como sucedió al navío de guerra *San Pedro Alcántara* en 1780, a quien una feliz casual serenidad de viento i mar en las 53 horas que estuvo varado libertó de una pérdida que acaso hubiera sido mui considerable e irreparable en la ocasion en que ocurrió aquel acontecimiento.

4. Se debe tener presente tambien que la recalada a la punta dicha de Poloque es en tiempo de verano, que reinan los sures, porque en el invierno, que vientan los nortes, no se ha de pasar de 41° 40' para el sur, por ningun caso, pues por esta altura se presentará en aptitud de tomar el puerto con cualesquiera de los vientos propios de la estacion, que como se ha dicho son del norte al oeste, impetuosos i con cerrazones; i la costa que desde dicha punta sigue para el sur, toda sin guarecedero alguno, no digo para la embarcacion, pero ni aun para las vidas de los infelices que tengan la desgraciada suerte de naufragar en ella, porque toda es inaccesible.

5. Nota: que el puerto de San Carlos es el principal de la provincia i donde se ejecuta el comercio de ella con los demás del reino; su situacion es la mas ventajosa para el efecto i para la seguridad de la navegacion; tiene varios sitios de escelente agua para proveerse de ella; es seguro, de buen tenedero, sobre fondos mui proporcionados i capaz de contener bastantes embarcaciones resguardadas de los vientos que dominan especialmente en el invierno; pero se surge casi a una legua de distancia del pueblo. Su terreno vecino es regular para labor, tiene mui poca, i casi todo está cerrado de espesísimo bosque, a escepcion del que se desmontó para la formacion del fuerte i pueblo; éste, aunque desordenado, es el único que merece nombre de tal en toda la provincia, porque los habitantes de esta están dispersos por las orillas del norte i este de la isla grande, i en las contiguas a ellas, con las

habitaciones en distancia unas de otras, de media, una milla, dos i algunas algo mas. El vecindario de este pueblo consiste en 248 familias, pero desde diciembre hasta mayo i abril se aumenta considerablemente, por ser el tiempo en que viajan a él las embarcaciones del Perú; no tiene el pueblo puerto seguro para embarcaciones menores, como lanchas, piraguas etc., por cuya razon, aunque la escasez de víveres es jeneral en toda la provincia, se hace mucho mas sensible en este lugar en el invierno, por faltarle los recursos que le proporcionarían en el particular la mayor abundancia de piraguas de otros parajes de la costa e islas pobladas, teniendo aquí un buen surtidero en que guarecerse del rigor de los tiempos de dicha estacion.

6. El fuerte de San Carlos (no hai cosa mas distante de serlo) solo es provisional, reducido, i está en mui mal estado; pero en cualquiera que se ponga, o bien reedificando en forma el actual, o bien construyéndolo de mampostería, es inútil, i los 27 o 28 000 pesos que costó al rei, un sacrificio que la ignorancia hizo al erario real. Igualmente son inútiles todas las baterías provisionales que se construyeron el año de 80 (están deshechas), a escepcion del fuerte situado en la punta de Agüi, que, en mi concepto, debe edificarse de obra firme, i la batería de la punta de Balcacura. Agüi, porque debajo de su cañon han de entrar indispensablemente las embarcaciones grandes i medianas que vengán a este puerto; i la batería dicha porque el surtidero mejor, i aun preciso de invierno, está tambien bajo su tiro de cañon; por lo que concibo que aunque sea provisional debe tenerse siempre en estado de buen servicio; en lo demás no creo útil otra fortificacion que la movable, esto es, tropa bien disciplinada, que es de lo que absolutamente se carece aquí.

#### ENTRADA AL PUERTO DEL CHACAO

Situado en latitud sur de 41° 54' i en longitud de 303° 47'.

7. Si desde el océano fuese el intento ir al citado puerto del Chacao, luego que haya montado el bajo de Guapacho se hará el rumbo del este hasta estar N-S., distancia como de una milla, de la punta de su nombre, desde cuyo paraje se hará el E 6° S. la distancia de 12 millas, por el que pasará a una i media al sur de la isla de Doña Sebastiana, dos al norte del bajo del Inglés (es de arena) i como media legua de la punta del Chocoi i morro de la Picuta

de Carelmapu, sin riesgo alguno de las peñas de Punguñon, i al cumplir dichas 12 millas se hallará tanto avante con la punta de Punguñon demorándole al sur. Desde este punto se hará el rumbo del E 12° S., distancia de 8 millas, llevando casi por la proa, algo descubierta por estribor, la punta de Sangallan, que en esta situacion es la tierra mas este que tendrá a la vista por estribor, a la que se atracará hasta la distancia de dos a tres cables, i a esta misma seguirá costeano a rumbo del S E  $\frac{1}{4}$  E. poco mas de una milla i lo mismo al S E  $\frac{1}{4}$  S., i cumplidas ambas se hallará tanto avante con la punta de Remolinos (es de peña tajada al mar) i a la vista el pueblo del Chacao demorando al sur, cuyo rumbo se hará hasta estar N N O.-S S E. con la iglesia, distancia de un cuarto de legua a media milla, donde se dejará caer el ancla en 10 a 12 brazas de agua, fondo de lama, i se amarrará de N O.-S E.

8. Advertencias.—En esta derrota es tambien absolutamente indispensable el cuidado con la marea para navegar con la favorable, a menos que no sea acompañado de un viento largo capaz de vencer la violencia de la contraria, que es de 5 a 6 millas por hora, particularmente de la punta de Quinterguen para el este, i aun al pasar por la boca dicha, que la forman lo más este de la isla de Doña Sebastiana i la punta del Chocoi o centinela de Carelmapu, si el viento no es mui superior a la accion de la marea contraria, es menester fondear en 18 a 20 brazas de agua antes de abrir dicha boca, porque en ella adquiere una rapidez extraordinaria la marea, siguiendo su curso al N N O. i norte i lo chupará como sucedió a la fragata *Favorita*, propia de don José Ortolaza, en 1773, que habiendo salido del puerto de San Carlos, donde la construyó, la marea creciente lo introdujo en el canal del Chacao i la contraria lo arrebató obligándolo a salir al océano por dicha boca chica, que es bastante hondable.

9. El curso de dichas marcas es la creciente casi al este hasta estar tanto avante con la punta de Punguñon; i desde aquí, segun la direccion del canal, al E  $\frac{1}{4}$  S E., E S E. i S E. i su velocidad, tanto avante con Sangallan, donde se estrecha el canal a menos de media legua, en los dias de las lunaciones, llega a cerca de 8 millas por hora i casi lo mismo en la punta de Remolinos.

10. La razon de atracarse a la punta de Sangallan como se ha dicho i de esta para adentro, es la de libertarse del riesgo de la laja que está a medio canal al E 3° S. de dicha punta, distancia de 2 millas escasas, la que a un tercio de vaciante se descubre i aun

en la mar llena la indican la cantidad de revesas que forma el encuentro del agua en ella, las que hacen huir su inmediacion, no obstante de ser mui acantilada la peña.

11. Nota. — Que si se quiere venir a este puerto del Chacao, saliendo del de San Carlos, se pondrá a la vela en éste a media marca vaciante, i luego que se halle zafo de la punta de Agüi se dirigirá al rumbo del N  $\frac{1}{4}$  N O., guiñando para el norte, llevando el morro de Guapilacui bien descubierto por babor hasta que el dicho le demore al O N O., distancia como de media legua, desde cuyo punto se hará el rumbo del N  $\frac{1}{4}$  N E. hasta que la punta de Guapacho i su farallon demore al O 15° S., que estará enfilando con Huechucucui, que entonces empezará a navegar al E 6° S., obrando en lo demás como se ha dicho anteriormente.

12. Nota segunda.—El puerto de San Antonio del Chacao, desde la poblacion de esta provincia hasta el año de 1768, que por real orden se pobló el de San Carlos, era adonde venían las embarcaciones del Perú a ejecutar el comercio de tablas de alerce (es el activo) i demás cortos ramos de industria de los moradores de esta isla, por cuyo motivo su poblacion era bastante crecida, respecto al sistema de la provincia; residía en él el gobernador político i militar de ella, los oficiales i tropa veterana de su guarnicion i los tenientes de oficiales reales; pero hoi, que todo lo dicho se halla trasladado al de San Carlos, está este del Chacao como el resto de la costa, esto es, con mui pocos vecinos dispersos. Sin embargo subsiste la colocacion real i nombramiento de cura del Chacao, que es uno de los tres de la provincia, aunque el que lo sirva resida en San Carlos.

13. El terreno vecino es bastante apropósito para cultivado, i lo está a proporcion del número i circunstancias de las jentes que lo habitan, que, como a todos los de la provincia, domina la pereza, singularmente a los hombres.

14. El puerto es bastante capaz i seguro en la benigna estacion del verano, pero no así en la del invierno, porque para abrigarse de los vientos propios de ella, especialmente del norte, apenas hai suficiente estension para tres embarcaciones, i no a la jira, en la poza o ensenada que llaman el estero, que es donde pueden estar resguardadas. Esto, los riesgos de bajos, largo del canal i grande violencia de las mareas en él, hace mucho mas cómodo i oportuno a los navegantes el tráfico o comercio en el de San Car-

los, donde entran i salen las embarcaciones libres en la mayor parte de los citados riesgos.

15. Sobre un pequeño ribazo de la orilla del mar tiene un fuerte de las mismas circunstancias que el de San Carlos, esto es, provisional, en mal estado e inútil, con el padrastro del cerro de la Ermita al este, que lo domina a tiro de fusil casi, i de ser atacado i tomado por la espalda con mucha facilidad i prontitud, desembarcando en la ensenada de Manao, que está una legua al sur de este puerto, el que para su defensa no necesita de otra fortificación que la de la tropa dicha, i cuando se conciba preciso aquí algún fuerte, parece propio construirlo sobre el citado cerro de la Ermita, que es apropósito para el efecto, por su natural disposición i no tener otro vecino que le domine.

16. La pleamar, en los días de luna nueva i llena, sucede en este puerto a las 12 del día; crece el agua 22 piés de Castilla i en las mareas regulares 18, i una i otra son de a 6 horas.

#### DERROTA DEL PUERTO DEL CHACAO AL DE LÍNAO

Situado en latitud sur de 42° 3' i en lonjitud de 303° 17'

17. Puesto a la vela en el puerto del Chacao, se gobernará al E  $\frac{1}{4}$  N E., distancia de tres i media millas, las que cumplidas tendrá la punta de Tres Cruces, que es la tierra mas este del Chacao, al O S O. como a una milla, desde donde se hará el rumbo del sur, guiñando algo para el este, la distancia de 3 leguas, la que verificada se hallará ya rebasado de la punta de Chilen, de quien sale un pequeño bajo de arena como a un tercio de milla, i le demorará lo mas norte de la peninsulita de Linao nombrada Guapilinao al O 26 o 28° S., distancia de 4 millas, a la que se dirigirá llevándola poco descubierta por babor i atracándose a ella a tiro de fusil, pues es acantilada; seguirá para adentro al rumbo del O S O. i S O  $\frac{1}{4}$  O. hasta dar fondo en la inmediación de la capilla, sobre 10 o 12 brazas de agua, fondo arena i lama, distancia de tierra como dos o dos i medio cables.

18. Advertencia.—En la navegación anterior se espresa el desvío de una milla de la punta de Tres Cruces, no obstante de ser tan hondable que a 50 varas de distancia, en bajamar, tiene 120 de fondo, porque en ella tienen las mareas tanta violencia casi como en la de Remolinos, con grande escarceo i multitud de revesas capaces de superjir las embarcaciones menores, i aun las grandes,

si tienen la desgracia que acaeció al principio de este siglo a una del comercio del Perú, que, habiendo tocado en la laja del canal, de cuya resulta empezó a hacer mucha agua, i perturbada su tripulación con este incidente o por la violenta acción de la marea, no pudo tomar el surjidero de Chacao, adonde se dirigía, la que, detenida en dicha punta de Tres Cruces por la espresada multitud de revesas i el viento por el sur fresco, se sumerjió en ella, pereciendo toda la jente que la marinaba a un tiro de pistola de tierra.

19. El desvío de la punta de Chilen, que resulta de la derrota, debe ejecutarse no tanto por su pequeño bajo cuanto porque en ella se encuentran las mareas contrarias, esto es, la que entra por el canal del Chacao i desde la punta de Tres Cruces sigue su curso hacia el sur, i la que entra por la gran boca del Guafo, que viene discurriendo por todos los demás estrechos i canales siguiendo su curso hacia el norte, hasta dicho punto, donde la línea de division que forma el citado encuentro es tanto mas peligrosa cuanto el viento es mas fresco o la embarcacion mas pequeña i la marea esté mas próxima a su mediacion. Desde dicho lugar toman las vaciantes un curso diametralmente opuesto, pues la que desagua por el canal del Chacao al océano retrocede hacia el norte, i la que se dirige a salir por la boca del Guafo forma su retroceso hacia el sur. Los naturales llaman la *Raya* al espresado encuentro de mareas, la que procuran cuidadosamente huir, con razon, por las muchas desgracias que han ocurrido en ella. Fórmase tambien otra peligrosa raya entre la punta de Tres Cruces i la ensenada de Parua e isla de Abtao, en todo el canal del Chacao hasta fuera de Guapacho, al encontrarse la vaciante i creciente, con particularidad si la marea que acaba es acompañada de viento fresco, sobre los bajos de Chaiguau i en otras varias partes; pero las mas peligrosas son las dichas.

20. En el tránsito de la punta de Tres Cruces a la de Chilen se halla la grande ensenada de Manao, que es hondable i mui buen surjidero, aunque desabrigado de los vientos del este i N E., que tal cual vez suelen soplar frescos; pero resguardada de los restantes, que son los mas frecuentes del año.

21. En el puerto de Linao son capaces de abrigarse bastantes embarcaciones; pero es necesario, en tiempo de invierno, surjir en la ensenada de Hueldan, a distancia de dos a tres cables de tierra, sobre 13 o 18 brazas de agua, fondo de lama i arena, i en el de

verano a la misma distancia de la capilla o en el principio del este - ro, sobre fondo de 10 o 12 brazas, arena, porque de dichos parajes hacia el medio del puerto va aumentando considerablemente el fondo, esto es, 30, 40, 60 brazas hasta la boca, donde se hallan 100, cantidad mui desapropósito para surjidero de algunos dias. El terreno que forma el puerto es en la mayor parte propio para cultivado, i lo está a proporecion de las doce o catorce familias de indios que pueblan su contorno.

22. Este puerto se reconoce desde fuera por la península dicha Guapilinao (su parte del norte es la boca), que se presenta como una isla tajada al mar por su parte del este i sur, que es donde altea mas; a corta distancia al este de ella se verán algunas rocas del arrecife de Lobos que se descubren siempre, el cual sale de lo mas norte i este de dicha península al rumbo del E 18° S., distancia de media milla, i a tiro de piedra de él hai en bajamar de 6 a 7 brazas de agua. Tambien sirve para el citado reconocimiento la igualdad de la tierra (algo alta) que está sobre el puerto i la playa de Lliuco, que desde Guapilinao corre hacia el S E., en distancia de 3 leguas, i es la mayor que hai en toda la costa del este de la isla de Chiloé.

23. Los dias de novilunio i plenilunio es la pleamar en este puerto a las 12 $\frac{3}{4}$  del dia, su aumento 22 piés respecto a la bajamar de los mismos, i en las aguas muertas 18. La velocidad que lleva en la boca, de 3 millas la creciente i 3 $\frac{1}{2}$  la vaciante, a media marea, que es su mayor fuerza.

#### DERROTA DEL PUERTO DE LINAO AL DE CASTRO,

situada su boca en latitud sur de 42° 50' i en lonjitud de 303° 39', por los canales que forman las islas Quinchao i Chiloé, ésta con la parte del norte de la de Lemui

24. Saliendo del dicho puerto de Linao, desde la medianía de su boca se gobernará al este hasta que lo mas sur del barranco de Guapilinao demore al S O., que hallándose ya sin riesgos del arrecife de Lobos, se pondrá al rumbo del S E  $\frac{1}{4}$  S., guiñando mui poco para el este i llevando la punta de Lobos de la isla Caucahué, que es escarpada, descubierta por estribor; a las 17 $\frac{1}{2}$  millas navegadas se hallará S E  $\frac{1}{4}$  E.-N O  $\frac{1}{4}$  O., distancia como de 1 legua, de la costa de la punta dicha i demorándole el canal de entre Quicaví i los Chauques al sur, a cuyo rumbo seguirá, i habiendo navegado sobre él 11 $\frac{1}{2}$  millas, se estará en la embocadura del canal citado i

a medio freo de él, sobre el rumbo del S 20° O., se dirigirá hasta que lo mas sur del dicho Quicaví, que se llevará a estribor, quede al N  $\frac{1}{4}$  N O., que entonces se volverá a seguir el rumbo del sur, la distancia de 6 millas, las que cumplidas se estará N O.-S E. con la punta de Tenaun, i demorando al oeste el canal de Quinchao, que empieza entre la punta o morro de Cálén i la islita de Linlin; desde dicho punto se navegará al oeste, distancia de 7 millas, i verificadas tendrá ya rebasada la islita dicha, que por la parte del norte es escarpada, i la punta de Cálén; desde aquí gobernará al O 6° S. 4 millas, hasta estar N.-S. con la capilla de Quetalco a estribor i la punta de Buyar, en Quinchao, a babor; desde dicha situacion se hará el rumbo del O 29° S. la distancia de 4 $\frac{1}{2}$  millas, la que cumplida se estará próximo a la mayor angostura de este canal de Quinchao, que es como de 800 varas, el que se pasará a medio freo en vuelta del S S O., distancia de media milla, hasta montar la punta de Cuyumué, que es la mas oeste de la isla Quinchao, i luego se pondrá a gobernar al S E  $\frac{1}{4}$  S., cuyo rumbo seguirá el espacio de 3 millas escasas, que estará E N E.-O S O. con la capilla de Curaco, en dicha isla; desde este punto navegará al S 4° E., distancia de dos millas, i cumplidas se pondrá al E 28° S., i a las 8 millas navegadas a este rumbo tendrá rebasada la punta i bajo de Aguantao i a la vista, demorándole al O 32° S., la punta de Challihué, en la isla de Lemui, i distante la de Chelin media legua al sur; desde dicho punto se hará el rumbo del O 25° S. hasta que la punta de Aguantao, que llevará por estribor, le demore al norte, distancia de una milla o poco mas, desde cuya situacion se hará derrota al O 8° S., distancia de 8 millas, i al cumplirlas se hallará en la embocadura del estero o puerto de Castro, que la forman la punta de Tutil al este i la islita de Linlino al oeste. Desde el citado punto se dirigirá al N 8° O. hasta estar como a un tercio de milla de la costa del norte, que gobernará al O 15° N., i navegando a este rumbo poco mas de media legua se pondrá al N 28° O. hasta navegar una milla, la que cumplida se hallará tanto avante con la punta de Pebque (es la mas saliente de la costa de este estero) i a medio canal de la mayor angostura; desde este paraje se gobernará al O 37° N. la distancia de dos i tres cuartas millas i de este sitio al N 14° E. una i un tercio de otra, que se hallará al cumplir dicha distancia E N E.-O S O. con la ciudad de Castro i en el mejor fondeadero respecto a ella, donde dejará caer el ancla en 13 o 14 brazas de agua, fondo de lama o lama i arena, distancia de la punta

de Niculao, que es el desembarcadero de la ciudad, de 6 a 7 cables, i se amarrará de norte sur.

25. Advertencias para practicar la derrota anterior.—Si por alguna urjencia fuese necesario surjir en la playa de Lliuco, se podrá ejecutar en 20 o 25 brazas, arena, a distancia como de media milla de la playa, porque mas afuera aumenta el fondo repentinamente a 50, 60 i mas brazas, i mas para tierra se encuentra el placer de poca agua, con mucha piedra suelta, desde Guapilinao hasta la capilla de Lliuco, al este de la cual hai dos peñas grandes; desde Lliuco para las puntas de Ahucho i Queniau, el citado fondo de 20 a 25 brazas se halla de 400 a 500 varas de tierra, i su aumento para afuera es mui pronto i considerable i desapropósito para surjidero. Toda la playa dicha es desabrigada de los vientos desde el S E. por el este i norte hasta el N N O. i mui peligrosa con los del este i N E.; de los demás está cubierta i tiene los rios de Metenquen i Ahucho para aguada.

26. Continuando en la espesada derrota, son buenos surjideros las ensenadas de Tenaun i Cálén, pues en ambas a 500 varas de tierra se hallan de 25 a 30 brazas de agua, fondo lama; las dos son desabrigadas para vientos del S O. por el sur hasta el este, pero están a cubierto de los restantes, que son los mas impetuosos i frecuentes, i hai en ella dos riachuelos de escelente agua, con particularidad en Tenaun. De Cálén para el oeste, que ya es el canal de entre Quinchao i Chiloé, cualesquiera de las dos costas que lo forman son surjidero para toda suerte de embarcaciones, menos para las que calen mas de tres brazas de agua, pues estas no pueden pasar por entre el astillero de Dalcahue i la costa de Quinchao sino a pleamar o antes de media vaciante, por lo que es necesario fondeen antes de montar la punta de Cuyumué, que será lo mejor, o inmediatamente que se haya montado, i esperar marea apropiado para pasar sin riesgos de varar en dicho poco fondo, teniendo cuidado de surjir mas inmediato a la costa del norte que a la del sur, porque de ésta sale un bajo de arena i conchas con mucho sargazo, que a bajamar casi se descubre i se avanza hacia el norte hasta un tercio del canal, cuyo resto hasta la costa de Quinchao, que es la del norte, tiene a bajamar escorada  $3\frac{1}{2}$  brazas de agua, i este poco fondo solo se estiende a un tercio de milla de E S E.-O N O., que es la direccion del canal. La ensenada de Curaco, en Quinchao, es tambien aplacerada, por cuya razon se debe pasar mas in-

mediato a la costa de Quelilquehue, en Chiloé, que se lleva a estribor, que a la dicha de Quinchao, que es la de babor.

27. De la punta de Aguantao sale al rumbo del este hasta la distancia de poco mas de media milla un bajo de arena que remata en punta aguda, el que tiene a bajamar media braza de agua; pero casi repentinamente se cae a 5 brazas, profundidad suficiente para un navío de guerra.

28. De la punta de Yenué, cerca de la capilla de Nercon, en el estero de Castro, sale un bajo de arena i marisco que con varias inflexiones sigue hasta la punta de Niculao, el cual se avanza en algunos parajes hasta ochocientas varas de la costa del oeste, por lo que desde la punta de Pebque hasta el fondeadero de la ciudad es necesario atracarse mas a la costa del este que a la del oeste. Dicho bajo queda casi con todo descubierto a bajamar i a pique de él hai de 5 brazas de agua a mas.

29. En órden a las mareas se debe advertir que desde la boca del puerto de Linao hasta la cercanía del canal o estrecho entre Quicaví i los Chauques es el movimiento de ellas de poca consideracion; pero desde dicho sitio en adelante son de absoluta necesidad para el viaje i ellas siguen con levísima diferencia los rumbos que espresa la derrota i sus opuestas, i solo resta que advertir que en dicho estrecho es la velocidad que llevan como de legua i media por hora, hacia el sur de él 1 milla o poco mas hasta la angostura entre Cálén i Linlin; de aquí en adelante aumentan su violencia a proporcion que angosta el canal (razon comun a todos los demás que se espresarán) de Quinchao, i en la mayor angostura de este es de tres a cuatro millas, la que luego se disminuye a 2 i  $2\frac{1}{2}$ , hasta estar rebasado de las puntas de Aguantao, Challihué e isla de Chelin, que se disminuye mas, pues apenas llega a media legua por hora hasta estar entre la punta de Tutil e isleta de Linlinao, que se vuelve aumentar a 2 i  $2\frac{1}{2}$  millas para adentro del estero de Castro, debiéndose suponer que todos estos movimientos son a media marea i que se alteran algo en las aguas vivas i tiempo de lluvias fuertes.

30. Tambien se advierte que en la derrota que se ha dado al rumbo del sur, para navegar desde la punta de Lobos de la isla Caucahué hasta el estrecho de Quicaví, se halla al paso el bajo de Pumulumun, que es de peñas i vela hasta un tercio de marea creciente; tiene de estension de N O.-S E. cosa de media milla, es mui acantilado, está N O.-S E. con la punta de Quinterguen, que es

la mas S E. de dicha isla Caucahué, i siguiendo la citada derrota se deja por babor al este, distancia como de dos millas.

31. Nota.—El estero de Castro, que es sin disputa el mejor puerto de toda la provincia, i acaso tambien de los reinos del Perú i Chile, es excelente surjidero para grande número de embarcaciones de todos portes, con fondos mui proporcionados desde 20 hasta 6 brazas, que se hallan a un tiro de piedra de sus costas i en algunos parajes aun a menos, a escepcion de la que comprende el placer citado, sobre suelo de lama por lo jeneral, espccialmente desde la punta de Pebque para el norte; en él se está a cubierto de todos vientos i su mar nunca se ajita con ellos en términos de ocasionar riesgos a los navíos. Todo el terreno vecino, aunque algo alto el de la parte del este, es mui apropósito para poblaciones i siembras, con particularidad el del lado del occidente; la poblacion de él es como se ha dicho ya, esto es habitaciones dispersas por la campaña, aunque, por las ventajas que ofrece el terreno desde Chonchi hasta las capillas de Tei i Quilquico, mas contiguas las casas unas a otras que en el resto de la provincia; i a consecuencia es lo mas cultivado de toda ella.

32. La ciudad de Santiago de Castro, capital de la provincia, está situada en la costa occidental del estero, por latitud de 42° 43' i longitud de 803° 39', sobre una bella i espaciosa meseta, que en la alta mar queda hecha una especie de península formada por el río Gamboa, que la baña por los lados de occidente i mediodia, i el estero de Tenten por el lado del oriente. Se dice que en los principios fué bastante regular la ciudad; que a pocos años de su fundacion la arruinó un formidable terremoto; que reedificada de nuevo, la devastó el pirata inglés Baltasar Cordes el año de 1600, i el de 1615 el holandés Jorge Spilbergen; pero ciertamente yo no he hallado vestijio alguno en ella de haber sido jamás lo que indica la voz «bastante regular». Hoi es positivo que no es mas que un desordenado conjunto (a porciones) de casas de madera con techo pajizo i chozas desiertas, pues no llegan a 150 personas las que la habitan; el único edificio que hai, i que en línea de obra de madera es regular i acredita al mismo tiempo haber sido posesion de los regulares estinguidos, es el colejio de los misioneros franciscanos de propaganda fide, el que necesita de bastante reparo para subsistir, i la parroquia, edificada hacen 7 o 8 años; lo demás todo inspira la miseria actual de los vecinos de la comarca e indica que con poca diferencia siempre ha sido la misma.

33. En la cara del occidente de lo que debe ser plaza hai un fuertecillo aun mas despreciable que los de que se ha hablado, capaz solo de contener por mui poco tiempo un ataque de indios, i no parece pudo ser otro el objeto con que se construyó, pues no es creible fuese el de contener el que pudiese hacer un enemigo civilizado; para este no hai, atendidas las circunstancias del terreno i naturaleza de todo el pais, otra fortificacion que la dicha de tropa, así veterana como de milicias bien disciplinada. En la costa occidental del estero i como a media legua de su boca hai sobre la punta que llaman de Bellavista una batería provisional capaz de 8 cañones; pero no concibo imponga otro respeto que el que inspira el nombre batería al que intente atacar la ciudad con conocimiento de su situacion.

34. Nota segunda.—La derrota anterior que se ha dado desde Linao a Castro solo se puede ejecutar con embarcacion grande o mediana en una absoluta urgencia, porque aunque los canales que en ella se discurren tienen suficiente profundidad para los mayores navíos, sus angosturas e inflexiones, por lo comun, causan varios embates de vientos diversos, lo que unido al defectuoso gobierno que aun en las embarcaciones mas finás causa la corriente en popa i sus revesas, las lleva a aquellas continua i próximamente espuestas a varar, ya en una, ya en otra costa, que casi todas son acantiladas, por cuya causa la derrota mas segura que debe hacerse desde uno a otro de dichos puertos debe ser por fuera de dichos canales, islas de los Chauques i demás que están contiguas a la costa del este de la de Chiloé, yendo a recalar a las puntas de Detif i Apabon, que están en lo mas sur i este de la isla de Lemui, ya sea para entrar por el canal del norte de esta isla, o ya por el del sur de ella, que será lo mejor, a cuyo efecto se hará la siguiente:

#### DERROTA DE LINAO A CASTRO

Por fuera de los canales e islas de la de Chiloé.

35. Saliendo de Linao i hallándose ya N.-S. con lo mas fuera del arrecife de Lobos, se gobernará al S E., distancia de 12 leguas, las que cumplidas se hallará E N E.-O S O. con lo mas norte de la isla de Cochi, que es la mas este de los Chauques, distancia de  $4\frac{1}{2}$  a 5 millas; desde dicho paraje gobernará al sur la distancia de  $3\frac{1}{2}$  leguas i verificada se estará E.-O. con la isla de Tac, que es baja i N.-S. con la dicha de Cochi; desde esta situacion se navegará al

SSO. 22 millas i cumplida esta distancia se pondrá al rumbo del oeste, i habiendo navegado sobre él 6 leguas se tendrá rebasada la punta de Ahoni i se hallará N.-S. con la de Detif; desde este punto se hará el rumbo del N O., distancia de  $2\frac{1}{2}$  millas, hasta estar E.-O. con la punta de Terao, distancia de una escasa, que se pondrá a gobernar al NN O  $5^{\circ}$  N., i habiendo navegado  $2\frac{1}{2}$  millas, se hará el ON O. distancia de una, i cumplida ésta, se navegará poco mas de otra al OSO., lo que verificado se hallará a medio freo del canal del sur de la isla de Lemui; desde este sitio seguirá a medio canal navegando al O  $15^{\circ}$  N. una milla, i cumplida ésta, 2 al rumbo del NO., llevando por la proa la punta escarpada de Colulil, en la isla de Chiloé, i al cumplir dicha distancia se hallará tanto avante con la punta de Lomemó, que es la mas oeste de Lemui, la que se llevará por estribor; desde este punto se hará el rumbo del norte, distancia de una milla, i cumplida se hallará E.-O. con el esterito de Ichuac, en Lemui; desde esta situacion, navegando  $2\frac{1}{2}$  millas al rumbo del NNE. se hallará entre la punta de Tutil i la islita de Linlinao, que, como se ha dicho ya, es la boca del estero de Castro; por lo que, en lo demás, es decir hasta el fondeadero de la ciudad, se obrará como se previene en el número 24.

36. Advertencias.—La isla de Cochi, que como se ha dicho es la mas oriental de todas las de los Chauques, es algo alta, especialmente por su costa del este, escarpada i sin surjidero alguno por dicha parte, i lo mismo la de Tac, aunque baja. Siguiendo la derrota se pasará una legua al este de la isla de Apiao i como 4 millas de lo mas este de la de Chaulinec; ambas son altas i carcen de surjidero por dicha parte, las que se llevan por estribor, dejando a babor, distancia de 5 a 6 millas, las de Chulin, Chuit i Nayahué chica i grande, las que son bajas i desiertas.

37. Montada Chaulinec se verán al oeste, distancia como de 6 leguas, las puntas de Apabon i Detif, que como se ha espresado están en lo mas sur de la isla de Lemui i son su objeto mas remarkable. La primera se puede ver de 10 a 12 leguas de distancia i es el escarpe mas elevado que se nota en toda la costa del este de la isla de Chiloé i sus adyacentes; al sur del dicho se ve una pequeña abra de tierra mui baja, i luego se eleva la punta de Detif, que es aguda i algo alta, por un cerrito frondoso escarpado por todas partes, que desde fuera hace la apariencia de una islita; desde una a otra de dichas puntas todo es bajo de piedras con mucho sargazo que sale poco mas de un cable de la costa, pero se avanza hasta

3 hacia el S S O. de la punta de Detif i cerca de 2 al E S E. de la de Apabon, con peñas que velan de media vaciante a media creciente.

38. Desde Chaulinec, siguiendo la derrota al oeste en demanda de la boca del canal, se deja por estribor el bajo del medio de entre Apabon i lo mas oeste de Chaulinec, pasando al sur de él, distancia de una legua; es de peñas, tiene de estension de N O.-S E. como una milla i cosa de media de N E.-S O.; se descubren algunos cabezos de él aun antes de media marea vaciante, sus sargazos siempre están manifiestos i es mui acantilado.

39. La punta de Ahoni, que está al sur de las de Apabon i Detif, con quienes forma la entrada del canal del sur de Lemui, es tambien alta, hace especie de morro gordo vestido de verde, i unas i otras no admiten confundirse con otra alguna de sus inmediatas ni entre sí; a dicho morro lo circuye un bajo de arena i piedras sueltas, con mucho sargazo; su fondo es de alfaques, mui desigual, de 5 brazas, 2, 8, a bajamar; sale como 3 cables al este del morro i sigue hasta cerca de la capilla de Ahoni, que está una milla escasa al oeste del citado morro.

40. Siguiendo para adentro del canal, se verá, por encima de la punta de Detif, el escarpado (es casi tan alto como el de Apabon) de la punta de Yal, en Chiloé, el que va descendiendo hacia el norte hasta acabar cerca de la punta propia de Yal, que es baja; al N E. de esta distancia de dos tercios de milla está lo mas fuera del bajo de su nombre, que entre la punta dicha i lo mas S O. de él deja un canalizo de 14 brazas de fondo i 200 varas de ancho, acantilado por una i otra parte; sobre el bajo, que es de piedra, arena, lastre i mucho marisco, hai dos pequeñas islitas rasas: la de afuera es la mayor; pero a ambas casi las cubre la pleamar de aguas vivas i la bajamar de las mismas descubre casi totalmente el bajo, dejándolo manifiesto todo.

41. Las mareas son de poca consideracion en esta derrota, hasta estar tanto avante con la punta o morro de Ahoni; pero de ella en adelante ya es sensible, pues llega a media legua por hora hasta estar al norte de las islitas de Yal, desde cuyo punto empieza a ser de 2½ a 3 millas, hasta estar tanto avante con la punta de Colulil en Chiloé i Lucu en Lemui; desde este punto se disminuye su velocidad hasta la boca del estero de Castro, de forma que apenas llega a una milla por hora i desde dicha boca para adentro

del estero ya queda advertido su curso i movimiento en el número 29.

42. Nota.—Desde la capilla de Ahoni para adentro del canal se puede surjir en cualquier paraje de la costa, a distancia de 2 a 3 cables de ella, particularmente en la bahía de Terao, que es mui buen tenero. Separándose de la costa, a distancia de media milla, aumenta el fondo tanto que se hace desapropósito para surjir, particularmente hasta estar al norte de la punta de Yal.

43. Nota segunda.—En el fondeadero citado de la ciudad de Castro sucede la pleamar, en los dias de luna nueva i llena, a las 12 horas i 26 minutos del dia, i aumenta respecto a la bajamar de 15 a 16 piés i en las aguas muertas o marcas regulares de 13 a 14 piés.

44. Nota tercera.—Aunque en los diarios de los dos viajes que anteceden a este trabajo de derrotas particulares i en la carta hidrográfica jeneral de la provincia que he formado sobre las observaciones i reconocimientos hechos en ellos, consta el canal que forman las islas de Chiloé i Caucahué, i así mismo haber levantado el plano del puerto de Huiti, que se halla en él, no se ha hecho mencion de uno ni otro en las derrotas anteriores de Linao a Castro porque, aunque el canal es de suficiente i aun escesiva profundidad, no lo es de estension para emprender su paso, ni aun con embarcaciones medianas, pues además de sus angosturas i violencia de las mareas, se retarda mucho el viaje entrando por él. No se ha hecho del puerto citado por su corta estension, pues no permite esté surto en él un paquebot a la jira, sin embargo de ser tan decantado de estos naturales.

#### DERROTA DE CASTRO A LA BAHÍA DE TERAO

Situada en latitud sur de 42° 57' i en lonjitud de 303° 44'.

45. Puesto a la vela en el fondeadero de Castro, se hará derrota a los rumbos opuestos a los que se han dado en el número 24 hasta estar entre la islita de Linlinao i la punta de Tutil, i desde dicho punto se ejecutarán los opuestos a los que se previenen en el número 35, hasta estar N E.-S O. con lo mas alto del escarpado de Yal, que se hará derrota al S S O. con tal cual guiñada para el oeste, i a poco mas de 2 millas navegadas a dicho rumbo descubrirá por babor la capilla de Terao, i en demorándole ésta al SE  $\frac{1}{4}$  E.

dará fondo al ancla en 18 o 20 brazas de agua, sobre lama i arena, distante de tierra de 3 a 4 cables.

46. Advertencias.—En las derrotas de Linao a Castro quedan hechas las advertencias necesarias a la anterior, por lo que solo resta decir que si faltase el viento o marea para llegar al fondeadero de la capilla, se puede surjir en cualesquiera paraje de la bahía, sobre 30 o 40 brazas de agua, fondo lama verde, teniendo presente que de lo mas sur de la península de Yal i alto de su escarpado sale hacia el mismo rumbo un bajo de piedra hasta la distancia de 300 varas, i hasta 400 otro de la punta de Api, que es la del norte i este del fondeadero dicho.

47. Esta bahía de Terao está descubierta a los vientos desde el este al norte, pero ajita poca mar i el tenedero es mui bueno; está abrigada de todos los demás, aunque no mucho del N O., i siendo una o dos embarcaciones sueltas pueden estar a cubierto de todo, especialmente en tiempo de invierno, en el puertecito de Pucatué, que está en la misma bahía media legua al N  $\frac{1}{4}$  N O. de la capilla.

48. El terreno es algo elevado por la mayor parte, pero no faltan algunos lugares bastante aprópósito para labor; está poco cultivado i su poblacion es escasa, siguiendo el sistema dicho de dispersion, la que aquí es mayor que hacia el norte. Esta es la primera capilla de la jurisdiccion o territorio que llaman de los Payos, cuyo vecindario, desde ella para el sur, todo es de naturales, indios, sin ningun español.

49. El establecimiento de las mareas en esta bahía, los dias de luna nueva i llena, es a las 12 $\frac{1}{4}$  del dia la pleamar; su aumento respecto a la baja de 13 a 14 piés de Castilla i en las marcas regulares de 12 a 13, i su movimiento o andar de una milla por hora.

50. Nota.—Que en el tránsito de esta derrota se halla en la costa del oeste de la isla de Lemui el esterito de Ichuac, que es buen abrigo para embarcaciones chicas o medianitas, i aun para dos o tres de las grandes, pero amarrándose acoderadas, porque su pequeño envite no da lugar a mantenerse a la jira.

#### DERROTA DE TERAO AL PUERTO DE QUEILEN

Situado en latitud sur de 43° 11' i en lonjitud de 303° 53'

51. Habiendo salido del fondeadero de Terao, desde la medianía de la boca de la bahía se hará derrota al E  $\frac{1}{4}$  S E. hasta que la punta de Detif demore al S E., i luego se pondrá al sur hasta que

el escarpe de dicha punta quede al E N E.; desde este paraje se hará el rumbo del S E  $\frac{1}{4}$  E. la distancia de  $6\frac{1}{2}$  millas, que cumplida se hallará demorándole Detif al N O. i la punta de Aitui al sur, distancia de 4 millas; desde este punto se gobernará al S S E., distancia de  $7\frac{1}{2}$  millas, llevando por la proa la punta de Huechupicun, que es lo mas este de la isla de Tanqui, e igualmente la tierra mas sur (de las del oeste) que tendrá a la vista; cumplida dicha distancia se hallará N O.-S E. con la punta dicha de Aitui i demorándole al S S O. lo mas oeste de la pequeña isla de Acui, adonde se pondrá la proa, i habiendo navegado a este rumbo una legua, cumplida se estará N N O.-S S E. con la punta de Poqueuco (en Chiloé), que es rasa, i en la medianía del canal que hace ella con la isleta dicha de Acui; desde este punto se hará el rumbo del O S O. la distancia de media legua, llevando descubierta por babor el escarpado de la punta de Mapu (en Tanqui) i por estribor la punta rasa de Queilen; verificada dicha distancia se estará en medio del canal que forman las puntas espresadas, desde donde hará el rumbo del O  $\frac{1}{4}$  N O. una milla, que teniendo ya rebasada la de Queilen, se pondrá al N 25° E., i a poco mas de una milla navegada a este rumbo dejará caer el ancla en el fondeadero de Queilen, sobre 16 o 18 brazas de agua, fondo arena, demorando la iglesia o capilla al E  $\frac{1}{4}$  S E., quedando a distancia de la playa como de 3 a 4 cables.

52. Advertencias.— En toda esta derrota se puede fondear cerca de tierra, especialmente en la playa de Leibun, donde está el rio Libuo, bueno para aguada; pero de la punta de Aitui en adelante es impracticable, porque desde ella empiezan los bajos de su nombre, cuyo placer corre hasta la de Poqueuco; algunos se descubren a bajamar i aun antes, i en la alta si hai algun viento los indica la reventazon; lo mas fuera de ellos está S E  $\frac{1}{4}$  S. i N O  $\frac{1}{4}$  N. con la punta de su nombre, distancia como de una milla i a casi igual de la costa; forman un triángulo equilátero como de un cable i medio de lado, i en sus ángulos están tres restingas de piedra de 40 a 50 varas de estension, siendo el resto entre unas i otras canalizos de 2 a 3 brazas de agua, fondo arena, i entre ellos i la costa desde  $1\frac{1}{2}$  hasta  $3\frac{1}{2}$  brazas a media marea, sobre arena por la mayor parte, alguna lama, tal cual manchon de lastre grueso i algunas piedras sueltas con sargazo, i lo mismo en toda la ensenada desde la punta de Aitui a la de Poqueuco, que es de una dilatada playa de arena muy aplacerada, i en tiempo de verano con conti-

nua resaca tan incómoda que aun a lanchas o botes imposibilita atracar.

53. La punta de Poqueuco, que es rasa, tiene en su remate un pequeño arrecife de piedras; pero cualesquiera embarcacion puede atracarse a ella, que a 200 varas distante se está en 25 brazas, de fondo arena. De lo mas norte de la isla de Acui sale en vuelta del  $N E \frac{1}{4} N$ . hasta la distancia como de media milla una restinga de piedras, algunas de las cuales velan a bajamar, i en la alta las indica el escarceo que se forma sobre ellas, i si hai viento del primero i segundo cuadrantes, el romper del mar.

54. En los números 37 i 39 queda dicho el reconocimiento i circunstancias de las puntas de Detif i Ahoni, por lo que solo resta advertir que desde la última hacia el S E. está la playa dicha de Lelbun, que termina en la punta de Pellid. Esta es de piedra tajada al mar i lo mismo toda la costa que sigue hasta rebasar la de Aitui, que es de la misma naturaleza, sin otra semejante en toda su inmediacion mas que la citada de Pellid i la de Caritaiguen, que está entre las dos; el barranco es de mediana elevacion, i sobre el de Aitui hai centinela mantenida por los indios Payos i lo mismo en la punta de Huechupicun, que, como se ha dicho, es la mas este de la isla de Tanqui. La islita de Acui tiene poco mas de una legua de circuito, es baja, i por la parte del norte, donde altea mas, tajada al mar. Las puntas de Poqueuco i Queilen no admiten equivocarse con otra alguna, así por ser las mas rasas de toda la isla de Chiloé por su parte del este como porque en la derrota anterior son la tierra mas sur de dicha isla; la de Queilen, de media creciente en adelante o vista desde lejos, parece una pequeña islita con algunos árboles, separada del resto de la costa baja por una lengua de arena que en la pleamar apenas tiene veinte varas de ancho.

55. La direccion de las marcas en esta derrota es, con levísima diferencia, sobre los rumbos de ella; hasta montar la punta de Ahoni, es su movimiento de media legua por hora; desde ésta hasta el canal de Acui i Poqueuco es de una milla; pero desde la entrada de este hasta el surjidero de Queilen lleva casi dos i media millas de andar. En el puerto dicho sucede la pleamar a la 1 del dia en los de novilunio i plenilunio i su aumento respecto a la bajamar de los mismos es de 20 a 21 piés.

56. Nota.—En el estero de Queilen se está abrigado de todos vientos, menos de los del tercer cuadrante; pero ni aun estos inco-

modan, porque no ajitan el mar, con motivo de la vecindad de la isla de Tanqui, i aun cuando incomodasen, siendo una o dos embarcaciones grandes, pueden ponerse a cubierto de todo internándose mas en el estero. El terreno en que está la capilla, si se exceptúa el de la ciudad de Castro, es el de mejor disposicion para pueblo que hai en toda la isla, bien que su campiña vecina es algo áspera por su repentina elevacion, pero fértil. Habitan toda esta costa mui pocas jentes i mui dispersas, i a proporcion de esto i de su natural desidia es el cultivo.

#### DERROTA DEL ESTERO DE QUEILEN AL DE COMPU

Situada la boca en latitud sur de 43° 11' i en longitud de 303° 43'

57. Puesto a la vela en Queilen, luego que la iglesia demore al E  $\frac{1}{4}$  N E. se pondrá a gobernar al rumbo del oeste, que seguirá la distancia de siete millas, i cumplida se hallará ya en la boca de Compu, demorándole la punta de Yeculinao al S S E., distancia de una milla por babor, i por estribor la de Tumaumon al N O  $\frac{1}{4}$  N., a una milla escasa; desde este punto se hará el rumbo del N O  $\frac{1}{4}$  O. el espacio de una milla i cumplida ésta gobernará al N N O. igual distancia, la que verificada haciendo el rumbo del O 21° N., que conduce por medio freo del estero, surjirá en cualesquiera paraje de él, que todo es limpio hasta la islita de Achala, que está cerca de su fondo, i puede dejar caer el ancla en diez o mas brazas de agua, fondo de lama i lama i arena, que es todo el del estero.

58. Advertencia.—En el tránsito de esta derrota se lleva por babor la costa del norte de la isla de Tanqui a distancia de poco mas de una milla i por estribor la de Chiloé a distancia de media con poca diferencia; aquella toda es limpia i acantilada hasta la islita de Conejos i en la última se ofrecen al paso las ensenadas de Detim, Quetu i estero de San Miguel de Pailad. La primera de dichas ensenadas es aplacerada i tiene en medio, algo saliente, el islote Chagualin, que por el sur es acantilado; en la segunda se puede surjir sobre 10 o 12 brazas o mas, fondo de arena; una i otra tienen casi igual estension de media legua i riachuelos perennes para aguada.

59. El estero de Pailad se interna casi dos millas al rumbo del norte lo mas; pero su escesiva angostura, pues en partes apenas llega a 80 varas, i la grande desigualdad de sus fondos de alfaques, especialmente desde el sitio donde estuvo la capilla para

adentro, le imposibilitan para ser guarecedero de otras embarcaciones que las mui pequeñas. No tiene habitacion alguna en ninguna de sus grillas, i estas por la mayor parte son de peña tajada al mar, particularmente la occidental.

60. La punta de Tumaumon, que es la del este de la boca de Compu, hace morro alto tajado, cubierto de árboles, tan acantilado que a 50 varas de tierra hai de 70 a 80 de fondo, i lo mismo en toda la costa de estribor entrando que sigue para la punta de Aulen, que tambien es escarpada; en el barranco de ésta hai una mancha de piedra tan blanca que aun de noche se distingue.

61. En el surjidero de la capilla de Compu es la plamar poco antes de la una del dia en los de luna nueva i llena, i aumenta el agua, respecto a su bajamar, de 18 a 19 piés; su velocidad es a media marea de 1800 varas por hora; pero entre las puntas de Aulen i Yatehué, que es la mayor angostura de la boca, llega a 3000 varas o media legua, i la direccion de todas desde Queilen a aquí es con corta diferencia la de los rumbos que se espresan en la derrota i sus opuestos.

62. En todo este estero de Compu se puede surjir mui cerca de tierra, porque todo es fondo limpio i de mui buen tenero. Su ámbito lo hace capaz de contener grande número de embarcaciones, con bastante abrigo, i en la costa del norte de la capilla tiene el esterito de Pureu, que es una bella dársena natural para las menores, como lanchas i botes. El terreno es bastante apropósito para labor; sin embargo, hai mui poca poblacion respecto a las ventajas dichas i estension del estero.

#### DERROTA DEL ESTERO DE COMPU AL DE HUIDAD

Situada su boca en latitud sur de 43° 24' i en lonjitud de 303° 51'.

63. Saliendo de Compu seguirá por medio freo del estero gobernando a los rumbos del E 21° S. i S S E. hasta estar tanto avante con la punta o morro de Tumaumon; desde este punto se pondrá al S E  $\frac{1}{4}$  E, llevando el islote de Conejos por la proa, i habiendo navegado dos millas a dicho rumbo se hallará N E.-S O. con la punta de Yeculinao, que es la mas saliente inmediata de estribor, desde cuyo paraje se gobernará al sur otras dos millas de distancia, i cumplidas se hallará casi tanto avante con el esterito de Chadmo a estribor, i luego se pondrá al S E. llevando la punta de Chagua, que es la tierra mas sur i este de la costa de estribor,

algo descubierta por babor; a dicho rumbo se navegará  $3\frac{1}{2}$  millas, i cumplidas estas se hará el del  $E\frac{1}{4}SE$ . hasta que la dicha punta de Chagua demore al S O., desde cuya situacion se gobernará al S E., distancia de  $2\frac{1}{2}$  millas, llevando la isleta de Chaulin descubierta por estribor; luego que verifique dicha distancia, navegada se hallará ya zafo del bajito de Chagua i se pondrá al rumbo del sur, llevando la punta de Tutil, que es la tierra mas sur i este del estribor que tendrá a la vista, por la proa, i habiendo navegado  $5\frac{1}{2}$  millas sobre el citado rumbo, se hallará E.-O. con la boca de Huilidad i rebasado del bajo que está al N E. de ella; desde dicho punto se hará el rumbo del oeste hasta estar NNO.-SSE. con la espresada punta de Tutil, distancia de 1 milla escasa, donde se dará fondo en 45 a 50 brazas de agua, suelo de arena i cascajo, distante dos tercios de milla de la boca del estero de Huilidad, la que, por su angostura de 195 varas, no permite, sin esponerse a una desgracia, entrar a la vela, por lo que se ejecutará con espías tendidas a los rumbos siguientes:

64. La primera espía cerá de 5 calabrotos, sobre 20 a 25 brazas, al rumbo del oeste; la segunda al mismo rumbo, de 2 calabrotos, sobre fondo de 16 a 17 brazas, por la que se virará hasta estar en la embocadura del estero; la tercera, tambien de 2 calabrotos, sobre 8 o 9 brazas, fondo de arena i lama, i llegando a pique de esta se hallará ya dentro del estero, habiendo pasado a medio freo de su boca; la cuarta espía, de 5 calabrotos, se tenderá sobre el rumbo del  $O\ 30^\circ N.$ , en fondo de 12 a 13 brazas, arena i cascajo, i virando por ella, luego que llegue a pique, tenderá la quinta, de 4 calabrotos, sobre el rumbo del  $N\ 39^\circ O.$ , en fondo de 20 a 21 brazas, arena i lastre, al fin de la cual se hallará en la boca de la angostura de Queumau; desde este paraje se tenderá la sesta espía, de un calabrote, sobre el rumbo del  $N\frac{1}{4}NO.$ , en 8 o 9 brazas de arena, i llegando a pique de ésta, sobre el rumbo del  $O\ 30^\circ S.$  tenderá otra de 3 calabrotos, i virando por ella, antes de llegar a pique se hallará ya zafo del bajo de Cholua, dejándolo por estribor, desde donde se dirijirá al  $O\ 15$  o  $20^\circ N.$ , con la marea, a la vela o con espías, para adentro del estero, a surgir en las inmediaciones de la capilla sobre 12 o 14 brazas de agua, fondo lama, distante de la costa del sur o de la capilla de 2 a 3 cables, o mas para adentro si se quiere, que todo es hondable i limpio.

65. Advertencias.—En el discurso de esta derrota se ofrecen al paso las ensenadas de Chadmo, con su estero, i Colcau, en la isla

de Chiloé, que se lleva por estribor, i las de Chauco i Nopué, en la isla de Tanqui, que se lleva por babor. La primera está comprendida entre las puntas de Yeculinao i Catalma, cuya abra es de una legua i cuarto; pero tan aplacerada o poco hondable que a bajamar apenas permite entrar piraguas en el estero de Chadmo, que está en su medio, i queda en seco casi todo; el bajo que la cierra sale de la citada punta de Yeculinao en vuelta del S E. hasta un tercio de milla., i a esta misma distancia va siguiendo la configuracion de la costa hasta la de Catalma. La segunda ensenada dicha de Colcau se forma entre la espresada punta de Catalma i la de Chagua: es mui capaz, hondable i buen surjidero, con el rio de su nombre para aguada; en ella se está a cubierto de todos vientos, menos de los del este al N N O.; pero estos no levantan mar, por venir por encima de la isla de Tanqui, que está a distancia de media legua.

66. Las ensenadas de Chauco i Nopué, situada la primera en la costa del oeste de la isla de Tanqui i la segunda en la del sur de la misma isla, son mui acantiladas, tienen aguada i se puede surjir en ellas, especialmente en la primera, que está E.-O. con el esterito de Chadmo; ambas están descubiertas a los vientos del sur al oeste, particularmente la segunda, donde dichos vientos levantan mar que ocasiona grande peligrosa resaca en la costa. Entre las puntas de Chagua i Quilga, en la costa de Chiloé, donde hai aguada, se puede tambien surjir a media milla de tierra o mas cerca si se quiere, sobre fondo de 25 o 30 brazas, arena i cascajo, pero para mui poco tiempo, pues toda esta costa está descubierta a los vientos del S S E. al N E., que suelen soplar frescos, con particularidad el S E. i S S O., i levantan mucha mar.

67. Al S E. de la punta de Chagua, distancia de 500 a 600 varas, está el bajo de su nombre, que tiene a media marca  $3\frac{1}{2}$  brazas de agua; su direccion es de N O.-S E. distancia de media milla con poca diferencia i tiene de ancho como la mitad de la espresada distancia. Por razon de este bajo i del que sale de la punta de Yeculinao para Chadmo se debe, desde que se emboca el canal de Tanqui, navegar mucho mas atracado a la costa dicha de Tanqui que a la de Chiloé, que como se ha espresado es la que se lleva por estribor.

68. De la punta de Huenu-Huildad, que es escarpada, sale en vuelta del S E. un bajo de arena, piedra i zahorra o lastre menudo hasta la distancia de media milla escasa; tiene a poco menos de

media marca desde 2 hasta  $3\frac{1}{2}$  brazas de fondo, i está lo mas fuera de él al N 60° E. de la boca de Huildad, distancia de 1504 varas.

69. Las mareas, en la derrota anterior, siguen casi los rumbos de ella; su velocidad, desde la boca de Compu hacia el sur, es de poco mas de una milla por hora; en la mayor angostura, que es entre las puntas de Yeculinao, en la isla de Chiloé, i la de Lobos, en la de Tanqui, es de  $3\frac{1}{2}$  a 4 millas por hora, i en el resto del canal de 3 escasas; montada la punta de Chagua se disminuye dicho movimiento hasta ser poco mas de una milla hacia el sur; en la boca de Huildad es de poco mas de dos millas i casi lo mismo en la angostura de Queumau, i desde ésta para adentro va disminuyéndose, de forma que de la capilla para el oeste es de 1500 a 1600 varas su andar. En el surjidero de la capilla sucede la pleamar los dias de novilunio i plenilunio a las 12 horas i 38 minutos del dia i el aumento que tiene en ellos respecto a la bajamar es de 12 piés.

70. Notas. — El estero de Huildad es capaz de contener gran número de embarcaciones de todos portes, bastante resguardadas de todos los vientos, sobre fondos mui proporcionados desde 6 hasta 10 o 12 brazas de agua, suelo de lama por la mayor parte i arena i lama; es el mas poblado de la costa de los Payos i lo último habitado de la isla de Chiloé; sus orillas, de la angostura de Queumau para adentro, son de terreno bastante regular para cultivo, i lo está a proporecion del jenio i número de sus moradores; pero todas estas ventajas o buena disposicion no lo inhiben de ser puerto solo para una absoluta urjencia, por lo contemplativo i arriesgado de su estrecha entrada i circunstancias de la costa vecina, toda escarpada, mui acantilada i por consecuencia desapropósito para surjir en ella, particularmente escuadra.

71. Segunda.—Para entrar en el citado estero, por ningun motivo se ha de empezar a espiar hasta que la marea esté parada o mui próxima a parar para empezar la vaciante, porque el mal gobierno o direccion que ocasiona la corriente en popa lo harán varar o tocar en cualquiera de las dos costas irremediamente, a menos que no se espie acoderado i aun con todo siempre es espuesto. La codera, aun espiándose con vaciante para adentro o con la creciente para afuera, me parece precisa en las angosturas de la boca i Queumau, lo que proporcionan lo corto de las espías en dichos pasajes.

72. Tercera.—En orden al tránsito del canal de Tanqui, comprendido en esta derrota, se ha de tener presente lo advertido en el pasaje del de Quinchao para Castro, al número 34, para escusar su paso con embarcacion grande o mediana, dirijiendo la derrota desde Compu i Queilen a pasar por fuera de la punta de Huechupicun, que como se ha dicho es lo mas este de la isla de Tanqui, a cuyo efecto se hará la siguiente:

#### DERROTA DE COMPU I QUEILEN A HUILDAD

Por fuera de la isla de Tanqui.

73. Desde la boca del estero de Compu se gobernará al E 8° S. llevando por la proa la punta rasa de Queilen, i estando como a media milla demorándole al este, ya sea habiendo salido del citado estero o ya del de Queilen, se pondrá al E 42° S., que conduce a pasar por medio freo del estrecho que forman la costa del norte de Tanqui i la del sur de la pequeña isla de Acui, i habiendo navegado 4 millas sobre el citado rumbo, zafo ya de dicho estrecho, se hará derrota al E S E., i habiendo navegado 8 millas, se hallará N E.-S O. con la espresada punta de Huechupicun, desde donde se hará el rumbo del sur, distancia de 5 millas, i cumplidas estas, el del O S O. hasta estar E.-O. con la punta de Tutil, a la que se dirijirá llevándola descubierta por babor hasta rebasarla i situarse cerca de la boca de Huildad, para espiarse como queda prevenido al número 64.

74. Advertencia.—La isla de Tanqui, que hasta estar N E.-S O. con su punta mas este se lleva en esta derrota por estribor a corta distancia, es, después de la de Quinchao, la mayor de las contiguas a la grande de Chiloé; está tendida de E S E.-O N O. en distancia de 5 leguas; es alta por su parte del oeste i casi con un descenso mui igual va disminuyendo su elevacion hasta su término oriental, que es la citada punta de Huechupicun, que en tiempo despejado se alcanza a ver de 9 leguas de distancia; las costas de ella son limpias i acantiladas, por la mayor parte escarpadas, especialmente la del norte desde la punta de Mapu para afuera, i no tiene surjidero ninguno cómodo sinó para embarcaciones menores. Solo está poblada en la punta de su nombre, que es baja, con una porcioncita de terreno llano contiguo, donde está la única capilla que tiene, al S O. de la de Queilen, como a una legua escasa; de modo que de todas las islas contiguas a la de Chiloé pobladas, ésta

es la que lo está menos. No obstante, en la espresada punta de Huechupicun (puesto ventajoso para descubrir las embarcaciones que entren por la boca del Guafo) mantienen los naturales una centinela continua.

75. Montada la punta de Huechupicun, la tierra mas sur que se descubre al oeste es la punta de Chaiguau, de la cual para el norte sigue la costa escarpada hasta la punta de Tutil, de mediana altura, hasta la pequeña abra de Huildad, que se reconocerá por el dicho escarpado de Tutil i por dos puntitas de arena mui blanca que la forman. La costa que sigue de dicha boca para el norte es tambien alta, con algunos escarpados, de los cuales es el mayor el de la punta de Huenu-Huildad, de donde sale el bajo citado al número 68 i algunas playas cortas, de las que carece la costa del sur de la boca.

76. Siguiendo la derrota de Huechupicun para Tutil i Huildad se deja a estribor, a distancia de dos millas, la islita de Chauin, que es algo baja, i de lo mas S E. de ella sale un pequeño arrecife hasta la distancia de poco mas de un cable, en cuyo extremo vela siempre una peña del tamaño i figura de una embarcacion medianita sin arboladura a la cual llaman el *Navío*, i efectivamente imita un casco visto a rumbos de este i oeste.

77. En el número 61, advertencias a la derrota de Queilen para Compu, se ha dicho la direccion i velocidad de las mareas, lo que se debe tener presente para ésta, hasta estar fuera de la punta de Queilen; desde este sitio hasta zafar del estrecho de Aguii sigue su curso segun el rumbo dado en la derrota, con andar de  $2\frac{1}{2}$  a 3 millas por hora; pero ya al este del estrecho sigue el rumbo del sur hasta el encuentro de la costa de Tanqui que lo sigue, segun ella corre, esto es, al S E., con velocidad de casi 4 millas, la que crece a 5 i algo mas, con notable escarceo, al montar la punta de Huechupicun, i mucha mar si la marea vacia i hai viento de la parte del sur, i al contrario si creciendo vienta del norte o N O. por cuya razon se dirige la derrota a pasar una legua distante de dicha punta; de ella en adelante es de poca consideracion la marea hasta cerca de la boca de Huildad i sus costas vecinas, pues pasa mui poco de una milla por hora i su curso es hacia el sur.

## DERROTA DEL ESTERO DE HUILDAD AL DE YALAD

Situada la boca en latitud sur de  $43^{\circ} 30'$  i en lonjitud de  $303^{\circ} 38'$

78. La salida del estero de Huilidad, desde el surjidero de la capilla hasta hallarse fuera de la boca, se ejecutará a los rumbos opuestos a los de la entrada i con el mismo método i precauciones espresadas en los números 64 i 71.

79. Hallándose ya fuera de dicha boca se hará el rumbo del este hasta que la punta de Tutil demore al S O., distancia como de media legua, que se hará derrota al S S E. el espacio de 7 millas, i cumplidas se dirigirá al S O  $\frac{1}{4}$  S., sobre cuyo rumbo se navegará 20 millas; se hallará ya zafo de los bajos de Chaiguau, Cailin i Lailec i seguirá el rumbo del O  $\frac{1}{4}$  N O., el espacio de dos leguas, las que navegadas se hará el rumbo del N O  $\frac{1}{4}$  N., distancia de dos millas, llevando por la proa la pequeña islita de Mauchil, que está en la boca del sur del estero de Colita; cumplida dicha distancia se pondrá al norte, sobre cuyo rumbo navegará  $6\frac{1}{2}$  millas, casi a medio freo del canal que forman las islas Lailec, que llevará por estribor, i Colita por babor; verificada dicha distancia tendrá la entrada de Yalad a la vista por babor i las islitas de Linagua, que están en ella, a la que se dirigirá gobernando al rumbo del O N O., el que se seguirá hasta estar N.-S. con lo mas oeste de dichas islitas, donde podrá dar fondo en 13 o 14 brazas, lama, o ir mas para adentro del estero a los rumbos del N  $\frac{1}{4}$  N O., N N E. i N E.

80. Advertencias.—Al montar la punta de Chaiguau, que es la tierra mas sur que se lleva a la vista de la isla de Chiloé, siguiendo de Tutil para el sur, se verá al S O. de dicha punta Chaiguau la isla de Cailin inmediata (oculta a la de Lailec que tiene al SO.) i si el tiempo está claro, se verán por encima de ella dos cerros elevados poco distantes uno de otro; el mas norte de ellos es el de Machailelo, algo tendido i está en la isla de Chiloé; el mas sur es la isla de San Pedro, algo mas elevado que el primero i de forma piramidal; ambos no admiten confundirse con otro alguno de toda la isla grande i sus vecinas. La isla de Lailec está desviada de la de Cailin por un estrecho canal que casi no se discierne desde fuera i solo presta paso a canoas; estas dos islas son de mediana altura por su parte del S O. i por la del N E. bajas, con especialidad la de Cailin. El resto de costa de la de Chiloé es elevado, particularmente sobre Yalad.

81. Desde la punta de Tutil hacia el sur empiezan los bajos de Chaiguau, los que se continúan hasta terminarse en la de Pulilehue, que es lo mas sur de la isla de Lailec; de la punta de Tutil se desvían cosa de un cable, pero este desvío se va aumentando hacia la de Chaiguau, de modo que salen al E S E. de ésta hasta cerca de una milla, i de aquí siguen al rumbo del S O. por las costas del este de las citadas islas de Cailin i Lailec, desviándose como a media milla escasa de ellas. Estos bajos son de arena i rocas sueltas; ninguno se descubre, pero casi siempre rompe el mar, i aun en los dias mas apacibles los indica el escarceo de las mareas crecientes, cuyo choque es formando ángulo recto una con otra. Dichos bajos cierran enteramente el paso para el estero de Cailin por su parte del N E. a toda otra embarcacion mayor que las pequeñas goletas, i aun a estas solo es accesible en dias serenos que no hayan antecedido con inmediacion vientos frescos del oeste, sur, S E., este i N E., pues en este caso es temible aun a las piraguas, con particularidad si van de viaje hacia el norte.

82. En el tránsito de esta derrota no hai surjidero ninguno en las costas inmediatas, porque todas son acantiladas i de mucha profundidad, i aunque las del oriente de Cailin i Lailec son de bajos, a poco desvío de ellos es escesiva la que se encuentra i por supuesto mui desapropósito para surjir, además que tampoco son accesibles a desembarco, por sus escarpadas rocas las unas i por su violenta continua resaca las otras; solo en la inmediacion de la boca del estero de Yalad, ya sea cerca de la punta de Lileguapi (es la mas occidental de Lailec), o ya cerca de la de Colita, es donde se puede fondocar, sobre 40 o 50 brazas, a 2 o 3 cables de tierra.

83. Entrando en Yalad, al S S O. de la isla Linagua, se halla el estero de Colita, que aunque de corta estension para embarcaciones grandes, es de mucho abrigo i seguridad para las pequeñas, como fragatitas, paquebotes, etc., pues no tiene otro riesgo que los visibles, i sus fondos son mui proporcionados, desde 5 hasta 7 brazas, sobre lama.

84. Las mareas en esta derrota siguen su curso de norte i sur; son de poca consideracion, pues apenas llevan una milla por hora, hasta estar entre las puntas de Yatec en Chiloé i Pulilehue dicha en Lailec, que empiezan a seguir los rumbos de la derrota i sus opuestos i aumentan su velocidad a algo mas de dos millas. En el surjidero de las chozas, que nosotros ocupamos cuando reconocimos este estero, es la pleamar los dias de luna nueva i llena a las

12 horas i 40 minutos del dia, i respecto a la bajamar de los mismos crece el agua 9 piés.

85. El estero de Yalad es buen guarecedero para gran número de embarcaciones, a cubierto de todos los vientos, i sobre fondos de 10 a 15 brazas, casi todo lama; forma su entrada exterior la punta de Yenecura en Chiloé i la costa del norte de la isla de Colita. En la entrada interior está la pequeña isla de Linagua, que le hace formar dos bocas, una al occidente de dicha islita i otra al oriente; pero ésta no permite paso a otras embarcaciones que lanchas i otras semejantes, por los bancos de arena i cascajo que la cierran, dejándolas en parte con solo una vara de agua a bajamar; la boca del oeste está libre de riesgos, pues no hai otros que los que se llevan a la vista i sus fondos son los dichos arriba. Está despoblado i solo en la punta de los Manzanos (llamada así de nosotros por unos cuantos árboles de esta fruta que hai en ella) parece haber habido habitacion (en toda la provincia son estos árboles indicios de habitacion presente o pasada, porque con ellos las guarecen algo de los vientos con utilidad); las dos chozas que ocupamos son de pescadores que a tiempos suelen ir a hacer matanza de peces, para salar, lo que acredita la multitud de corrales que hai en lo mas norte del estero, que esplaya a bajamar. La isla de Colita sí fué habitada mientras lo fué la de Cailen, i aun hoi hai en ella algunos caballos de su cacique, que reside en Huildad; el terreno de ésta es algo apropiado para cultivo, pero no así el de Yalad, que es áspero, montuoso i mui elevado, i solo en el fondo o parte mas norte del estero hai una pequeña porcion de campo apropiado para labor.

#### DERROTA DE YALAD AL ESTERO DE CAILIN

Situado en latitud sur de  $43^{\circ} 29\frac{1}{2}'$  i en lonjitud de  $303^{\circ} 47'$ .

86. Saliendo del estero de Yalad, luego que se halle en la medianía de su boca interior i N.E.-S.O. con la costa del sur de la isla Linagua, se hará el rumbo del  $E \frac{1}{4} S E$ . la distancia de  $3\frac{1}{4}$  millas, llevando casi por la proa la mas norte de las islas de Lailec, hasta estar N.-S. con la punta de Lua, en Chiloé, que llevará por babor; cumplida dicha distancia se hará el rumbo del  $N E \frac{1}{4} E$ . el espacio de  $3\frac{1}{2}$  millas, i verificadas, el del  $S E \frac{1}{4} E$ , distancia de 2 escasas, que al cumplirlas se hallará en la medianía de la boca del estero de Cailin, a cuyo interior se dirigirá gobernando al rumbo

del sur, para surjir en cualesquiera paraje del estero que quiera, sobre fondo de 10 hasta 30 brazas, por la mayor parte lana.

87. Advertencias.—En el tránsito de esta derrota no se presenta paraje alguno cómodo para surjir sino en la ensenada de Quellon, que está en la costa de Chiloé, al norte de la punta de Lua; dicha ensenada es excelente fondeadero con aguada; tiene de abra una milla escasa i de seno media; en ella se está a cubierto de todos vientos, menos del este i ESE, que directamente le son travesía, pero éstos ni son frecuentes ni impetuosos. Al norte del abra del estero de Cailin está en la costa de Chiloé el de Oquelan, que tiene como media milla de boca i es el mismo paraje de él en que se puede surjir, porque el resto, aunque se interna mas de media legua al norte, es de mui poco fondo i la mayor parte queda en seco a bajamar.

88. Las mareas, en la derrota anterior, siguen los rumbos de ella con mui leve diferencia, i su velocidad a media marea es de poco mas de una milla por hora. En el estero de Cailin sucede la pleamar los dias de novilunio i plenilunio a las 12 horas i 38 minutos del dia, i respecto a la bajamar de los mismos crece el agua de 9 a 10 piés.

89. El estero de Cailin es mui buen puerto, capaz de muchas embarcaciones, abrigado de todos vientos i de excelente tenedero, con especialidad cerca del terreno nombrado Guacao, que es el que se lleva a babor; entrando en la parte del sur i este de este terreno se puede fondear, sin recelo alguno, a medio cable de tierra, sobre 16 o 18 brazas, arena; la costa del sur i oeste del estero es menos hondable, particularmente desde una peña blanca llamada Iñiguapi para adentro, que es aplacerada hasta la distancia de uno i medio a dos cables; pero casi todo el placer queda descubierto a bajamar de aguas vivas i a pique de él se encuentran de 5 a 6 de fondo, arena, cascajo i piedras sueltas.

90. La isla Cailin, que tiene de 15 a 16 millas de circunferencia, es terreno mui apropósito para sembrados; su corta elevacion, suave lomaje i bosque algo claro, le dan una bella disposicion para el efecto. Estuvo habitada de los indios guaihuenes (llaman así a los que se han traído en diferentes ocasiones de las islas Guaitecas i tierra firme del sur de Chiloé, porque a dicho viento llaman en su idioma *guaihuen*) hasta el año 1781, que los persuadieron a trasladarse a la de Chaulinec, que está al oriente de Lemui (acaso por evitar el preciso mal tránsito de los bajos de Chaiguau que, como

se ha dicho ya, cerrando el paso del canal del norte de Cailin i franqueándolo solo con bastante peligro a las embarcaciones menores, le son un perverso padrastro). En la ensenada de Choguen, que hace frente a la boca, subsisten los fragmentos de la capilla i hacia adentro del estero varias casas i chozas dispersas, aunque en mal estado, i diversos sitios con manzanos, que indican haber habido otras.

91. Notas.—Saliendo del estero de Yalad para el de Cailin se ha de hacer a la vela en aquel a media marea vaciante o poco después, a fin de encontrar la creciente, que es la que favorece en el caso, ya rebasado de la isla de Colita, i solo se dejará de atender esta circunstancia cuando sea acompañado de viento ap propósito para el efecto.

92. Segunda.—Los dos esteros dichos de Cailin i Yalad son los últimos puertos de la isla de Chiloé hacia el sur, porque toda su costa del este que sigue, toda la del sur i la del oeste carecen enteramente no solo de puerto sino aun de surjidero donde poder subsistir uno o dos dias, por la multitud de pequeñas islitas, bajos i horribles peñascos visibles i anegados que las forman i guarnecen avanzados, haciendo inaccesibles a desembarco sus ensenadas i cortas playas de violenta continua resaca, i sirviéndole del mas fuerte antemural, en cuanto yo he explorado de ellas, hasta 5 leguas al norte de su extremo meridional por el oeste, en mi primera expedicion al reconocimiento de ellas, i en la segunda por lo visto en Cucao, como se espresa en los diarios de ambas; que el resto de la costa occidental hacia el sur de Cucao i hacia el norte de él hasta la entrada del canal del Chacao es de la misma naturaleza, consta del informe de todos los habitantes de la isla i singularmente de los vecinos de Cucao i Quilan, de los dados al superior gobierno de estos reinos i capitanía jeneral de Chile por el gobernador de esta provincia, el teniente coronel don Juan Antonio Garreton, en 1765; por el capitan de dragones don Carlos de Beranger, tambien gobernador de ella, en 1769 o 70; por el del ingeniero ordinario don Manuel Zorrilla en 1781; por los diarios i noticias de cuantos navegantes, así europeos como de los de este mar, que han costeado la isla de norte a sur i al contrario, i particularmente del diario de navegacion i autos seguidos en la ciudad de Castro el año de 1781, sobre la pérdida del paquebot *Santo Domingo*, mandado por el piloto mas intrépido i esperto de los de este mar, don Domingo Velazquez, i así por ningun caso se debe intentar acercarse a ellas

con el fin de surjir para guarcerse, a menos que no se halle en la lastimosa constitucion i dura necesidad de tirar a varar en cualesquiera paraje, i aun en este caso, logrando la remota felicidad de llegar con vida a tierra, experimentará casi positivamente la horrenda catástrofe de perecer en ella sin auxilio alguno, porque todas las citadas costas (a escepcion de Cucao i Quilan, que están contiguas) como el interior de la isla toda es despoblado i de una maleza impenetrable.

#### SALIDA DE LOS ESTEROS DE CAILIN I YALAD AL OCEANO

93. Saliendo del estero de Cailin, desde la medianía de su boca se hará el rumbo del N O  $\frac{1}{4}$  O., distancia de dos millas, i cumplidas se pondrá al S O  $\frac{1}{4}$  O., sobre cuyo rumbo se navegarán 5 millas escasas, las que verificadas se hallará N O.-S E. con la islita Linagua, de la boca de Yalad, i a distancia de la costa del este de la isla de Colita de una milla escasa (habiendo salido de Yalad sobre el rumbo del S E 6° E., a dos millas navegadas desde la isla Linagua se hallará en la espresada situacion, desde la cual para afuera es una la derrota); desde este punto se gobernará al sur distancia de  $4\frac{1}{2}$  millas, i cumplidas le demora la pequeña isla Mauchil al N O., desde donde se hará el rumbo del S S E., distancia de 3 leguas; cumplidas éstas se hallará E.-O. con lo mas sur de la isla San Pedro, que llevará por estribor i es la mas alta de todas las inmediatas a la de Chiloé; desde dicho punto se pondrá al S O  $\frac{1}{4}$  S. i habiendo navegado sobre el dicho rumbo  $4\frac{1}{2}$  leguas, que se hallará en latitud de 43° 55', se gobernará al oeste i a las 16 leguas de navegacion se encontrará en el océano, rebasado ya de la isla del Guafo, desde donde formará la derrota al puerto de su destino.

94. Advertencias.—La isla de San Pedro dicha está en lo mas S E. de la de Chiloé, formando con ésta el estrecho o canal de Guamlad, el que no admite ser tránsito de otras embarcaciones que lanchas i menores, por sus angosturas, escollos i violencia i revesas de las corrientes o mareas, especialmente en la punta que llamamos nosotros del Escarceo. Esta isla, además de lo dicho, se conocerá por ser la mas alta de todas las contiguas a la grande de Chiloé, i aun mas que la mayor altura de ésta, que como se ha espresado son las Tetas de Cucao; ella, a la verdad, no es mas que un solo cerro, que desde el agua se eleva como una pirámide algo inclinada hacia el N O., sin planicie ni tierra baja alguna, con poco mas de

13 millas de base, que es la circunferencia de la isla que forma, i es altura que en mi concepto se podrá ver con tiempo apropósito a 25 leguas de distancia; tiene por la parte del este i sur algunas pequeñas islitas i muchos farallones.

95. La costa del sur de la isla de Chiloé, que se lleva a estribor en esta derrota, es de mediana altura en partes, i en otras algo mas bajas. En ella está el estero de Ayentema i las ensenadas de Chcglin, Chucagua, Atirao, Nayahué, Huilanlad i otras bastante capaces, pero inaccesibles por las razones que quedan espresadas en el diario i en el número 92. Están en ella las islas Yencouma i Yemcheo, algo bajas, i otras mas pequeñas, con inmensa multitud de peñascos visibles i ocultos sembrados por toda la costa.

96. La isla de Guapiquilan, que es casi el término occidental de la costa del sur de la de Chiloé, está al O 5° S. de la de San Pedro, distancia de 9 leguas; es de poca altura; no tiene surjidero ninguno; está organizada i guarnecida de rocas i algunas islitas pequeñas, bajas i frondosas, tanto por su parte del este como por la del oeste, i las que mas se desvían de ella son las de Tutac i Gauda, que están E.-O. con lo mas sur de Guapiquilan, distancia de poco mas de dos millas, con muchos farallones inmediatos. Tienen poco ganado lanar de los guaihuenes.

97. La isla del Guafo está al S O. de Guapiquilan, distancia de 7 a 8 leguas (el abra entre estas dos llaman la boca del Guafo); es frondosa i de altura capaz de verse a 15 o 16 leguas de distancia i no tiene riesgo que impida acercarse a ella, ni otra alguna isla grande, ni chica contigua. Tiene algun ganado lanar de dichos indios.

#### DERROTAS A LOS PUERTOS DE LA ISLA DE CHILOÉ

entrando por el canal del sur de ella, a quien llaman comunmente la boca del Guafo.

98. De cualesquiera puertos de otros mares que se venga a los de la isla de Chiloé, entrando por el canal del sur de ella, se ha de hacer la recalada por los cuarenta i cuatro grados justos de latitud cuatro o cinco minutos mas o menos, a dar vista a las islas del Guafo i Guapiquilan, cuyas circunstancias se han espresado ya, i dichas están N E.-S O., en distancia de 7 a 8 leguas. En esta inteligencia, luego que aviste alguna de las dichas, si fuese la de Guapiquilan se hará derrota hacia el este, llevándola descubierta por fuera de la serviola de babor hasta estar N.-S. con ella, en distan-

cia como de 3 leguas, i si la avistada fuese la del Guafo, que será lo mejor, la llevará descubierta por la serviola de estribor hasta estar al norte de su medianía, distancia de dos leguas; desde este punto, navegando al este la distancia de 13 leguas, o 22 millas desde Guapiquilan, se hallará casi N N E. - S S O. con lo mas este de la isla de San Pedro, desde donde hará el rumbo del N E., distancia de 5 leguas, hasta estar E.-O. con lo mas sur de dicha isla; de aquí navegará al N N O., distancia de 3 leguas, i cumplidas se estará N O.-S E. con la islita Mauchil, i E.-O. con el alto de Machaillo, de quien se ha hablado al número 80; desde dicho punto se hará el rumbo del norte, costeano las islas Colita i Lailec hasta descubrir la pequeña de Linagua, en la boca de Yalad; desde esta situacion, si la entrada se quiere hacer en este estero, se dirigirá como se esplica al número 79, i si fuese al de Cailin, por una derrota inversa a la espresada al número 93, obrando en los demás como se ha prevenido en las advertencias respectivas a dichos puertos.

99. Advertencias. — La recalada dicha se ha de ejecutar por la latitud espresada, porque por ella se proporciona la entrada en el canal con cualesquiera de los vientos dominantes, ya sea de la estacion de invierno o ya de la de verano, previniendo que si en esta última, por algun accidente, se recalca por mas latitud, esto es por cuarenta i cuatro grados i veinte minutos o mas, acompañado de los vientos propios de la estacion, luego que aviste por babor la isla del Guafo, dirigirá su derrota al este i E N E. a pasar por la parte del sur de dicha isla sin recelo alguno, porque entre ellas i las Guaitecas, que están al sur, hai espacioso canal de mas de 13 leguas de ancho. En dicho caso se ofrecorán a la vista, demorando del este para el sur, el grande incógnito número de las islas Guaitecas (que son bastante altas), cuyo conjunto unido se presenta con apariencia de costa tendida de N E.-S O.; pero la del Guafo no se puede equivocar con ninguna de aquellas, así por el considerable desvío que tiene de toda otra, como por ser de poca estension, alta i casi igual, cuyas circunstancias la distinguen tambien de la de Guapiquilan, que tiene varias pequeñas inmediatas, i solo se aparta de la costa de la de Chiloé mui poco mas de una milla.

100. En el número 94 se ha espresado la elevacion de la isla de San Pedro; pero no parece fuera de propósito advertir aquí que si el tiempo está despejado se verá dicha isla casi al mismo tiempo

que la del Guafo i antes que otra alguna tierra de la de Chiloé por esta parte. Al mismo tiempo, i aun antes de ver el Guafo, se alcanzará a ver en la tierra firme la gran montaña nevada dicha el Corcovado, que se distingue a 45 o mas leguas de distancia; no admite confundirse con otras de la cordillera donde está, por razon de su figura i superior elevacion, i está enfilado con lo mas sur de la isla de San Pedro al E 14° N. i O 14° S., distancia de 16 leguas.

101. Las mareas de Guapiquilan para adentro siguen el rumbo de la derrota, i son de poca consideracion hasta estar entre la costa de la isla de Chiloé i la de Lailec, que, como se ha dicho al número 84, aumentan su movimiento a poco mas de dos millas por hora.

102. Nota.—Que todas las islas de que se ha hablado en la derrota anterior son frondosas, cubiertas de espesísimo bosque, i la de Guapiquilan i el Guafo tienen algunos manzanos, por haber sido habitadas de los guaihuenes antiguamente, i aun hoy tienen en esta última, como en la de Gauda, algun ganado lanar, aunque poco.

#### DERROTA DE LOS ESTEROS DE CAILIN I YALAD AL DE HUIDAD

103. Saliendo del puerto de Cailin, desde la medianía de su boca se hará el rumbo del N O  $\frac{1}{4}$  O., distancia de dos millas, i verificadas se pondrá a gobernar al S O  $\frac{1}{4}$  O., sobre cuyo rumbo pasará a media milla de la punta de Lua, en Chiloé, i habiendo navegado 5 millas, al cumplirlas se hallará N O.-S E. con la islita de Linagua i a distancia de la costa del este de Colita dos tercios de milla. Este punto o situacion se ha notado al número 93 ser consecuencia precisa así para el que sale de Cailin como para el que lo ejecuta de Yalad, en cuya intelijencia es comun a ambas salidas la derrota en adelante. Desde dicha situacion, pues, se hará el rumbo del S 5° E. la distancia de 5 millas, i al cumplirlas se hallará N O.-S E. con la islita de Mauchil, desde donde gobernará al S E  $\frac{1}{4}$  E., distancia de 7 millas, i verificadas éstas al N E  $\frac{1}{4}$  N. 11  $\frac{1}{2}$  millas, i al cumplirlas se hallará tanto avante con lo mas fuera de los bajos de Chaiguau, distancia de una legua escasa; desde dicho punto se hará el rumbo del N N O. en distancia de 7 millas cortas, las que verificadas se estará N E.-S O. con la punta de Tutil i E.-O. con la boca de Huildad, i para entrar en este estero obrar

adelante a la letra de como se ha prevenido a los números 63 i 64.

104. Advertencias.—Quedan hechas ya en los números desde 80 hasta 84 inclusive las relativas a esta derrota, añadiendo solo que las mareas crecientes, que son las que favorecen en ella, siguen su curso a los rumbos opuestos de los que se espresan en aquel lugar i su movimiento algo mas tardo que el de la vaciante que allí se esplica.

#### DERROTA DEL ESTERO DE HUILDAD AL DE COMPU.

105. Luego que se halle fuera de la boca de Huildad, zafo ya de espías, gobernará al este hasta que la punta de Tutil demore al sur, desde cuyo paraje seguirá el rumbo del norte la distancia de  $5\frac{1}{2}$  millas, llevando por la proa la punta de Napué, en la isla de Tanqui, i por estribor la islita de Chaulin; cumplida dicha distancia se hará el rumbo del N O., distancia de  $2\frac{1}{2}$  millas, lo que verificado se hallará zafo del bajito de Chagua, i se pondrá al  $O\frac{1}{4}$  N O., sobre cuyo rumbo seguirá el espacio de media legua, i cumplida se pondrá a gobernar al N O. la distancia de  $3\frac{1}{2}$  millas, las que verificadas se estará rebasado del esterito de Chadmo i se ejecutará el rumbo del norte por espacio de dos millas, las que navegadas ya, se estará N E.-S O. con la punta de Yeculinao, desde donde gobernará al  $N O\frac{1}{4}$  O. otras 2 millas, las que cumplidas estará ya en la boca de Compu, E.-O. con el morro de Tumaumon, ejecutando desde este punto hasta el surjidero lo dicho en el número 57.

106. Advertencias.—Desde el número 65 al 69, ambos inclusive, se han hecho las precisas a esta derrota, para la que se tendrá presente tambien lo dicho en el número 104 en orden a las mareas; i por lo respectivo al canal que se navega en ésta, por las razones espresadas al número 34, se escusará su paso ejecutando la siguiente:

#### DERROTA DE HUILDAD A QUEILEN I COMPU.

por fuera del canal de Tanqui

107. Fuera ya de la boca de Huildad, como se ha dicho, se hará el rumbo del este hasta estar N.-S. con la punta de Tutil, desde donde navegará al E S E. la distancia de 5 millas, i cumplidas éstas se pondrá al  $N E\frac{1}{4}$  E., sobre el cual seguirá el espacio de 8 millas, las que verificadas tendrá la punta de Huechupicun que, como

ya se ha dicho, es lo mas este de Tanqui, al  $\text{N O } \frac{1}{4} \text{ O.}$ , distancia de poco mas de una legua; desde este punto se hará el rumbo del norte por espacio de  $2\frac{1}{2}$  millas, que cumplidas tendrá ya montada dicha punta, i se pondrá a navegar sobre el  $\text{N O } \frac{1}{4} \text{ N.}$  i a las 10 millas navegadas resultará E.-O. con la punta de Poqueuco, a la que se dirigirá llevándola por la proa al oeste, i luego que se halle como a dos tercios de milla de ella, se pondrá al rumbo del  $\text{S O } \frac{1}{4} \text{ O}$  hasta estar a medio franco del estrecho entre las puntas de Queilen i Mapu; desde este punto se hará el  $\text{N O } \frac{1}{4} \text{ O.}$  hasta rebasar la rasa de Queilen, i si se quiere surjir en este estero se dirigirá al  $\text{N N E.}$  i si en el de Compu al  $\text{O } \frac{1}{4} \text{ N O.}$ , el espacio de  $7\frac{1}{2}$  millas, obrando en lo demás como se ha dicho a los números 51 i 57.

108. Advertencias. — En los números 75, 76 i 77 se han hecho las concernientes a esta derrota hasta los estrechos que forman la islita de Acui, i desde la punta de Poqueuco para el oeste en los 54 i 55 i desde el 58 hasta el 61, ambos inclusive, por lo que se escusa la repetición.

#### DERROTA DESDE COMPU I QUEILEN A TERAQ

109. Saliendo del estero de Compu hasta estar en su boca, se navegará segun se espresa al número 63, i de ella en adelante hasta estar al norte de la punta de Mapu, como se ha dicho al 73, i si la salida fuese del de Queilen, puesto a la vela en el surjidero, hará derrota al  $\text{S S O.}$  la distancia de media legua, i cumplida ésta seguirá al rumbo del  $\text{S E } \frac{1}{4} \text{ E.}$  hasta que la punta dicha de Mapu demore al sur, distancia de media milla, previniendo que desde este punto para fuera es comun a la salida de ambos puertos la derrota que sigue.

110. Habiendo salido de cualesquiera de los citados puertos para la bahía de Terao, desde la espresada situación con la punta de Mapu se hará el rumbo del  $\text{N E } \frac{1}{4} \text{ E.}$ , distancia de  $3\frac{1}{2}$  millas, las que cumplidas estará ya zafo del arrecife de la islita de Acui dicha al número 53 i de la punta de Poqueuco, por lo que se navegará al rumbo del norte  $4\frac{1}{2}$  millas de distancia hasta estar E.-O. con la punta de la Centinela de Aitui i fuera ya del riesgo de los bajos de su nombre; desde dicho punto se hará el rumbo del  $\text{N N O.}$  en distancia de 6 millas i cumplidas éstas, que estará tanto avante con el morro o punta de Ahoni, gobernará al  $\text{O } \frac{1}{4} \text{ N O.}$  el espacio de  $5\frac{1}{2}$  millas, i verificadas hará el rumbo del norte hasta que la pun-

ta de Terao demore al S O., distancia como de 2 tercios de milla, desde donde, dirijiéndose al oeste directo, entrará en la bahía a surjir en el paraje de ella que se quiera, como se ha dicho en su lugar.

111. Advertencias.—Todas las correspondientes a esta derrota se han hecho desde el número 52 al 55 inclusives, i solo resta que decir aquí que siendo las mareas crecientes las que favorecen navegando hacia el norte, llevan su curso a los rumbos opuestos a las vaciantes que se notaron en dicho lugar, siguiendo unas i otras los rumbos que espresan las derrotas.

#### DERROTA DE LA BAHÍA DE TERA O AL ESTERO DE CASTRO

112. Saliendo de la espresada bahía, desde la medianía de su boca se hará el rumbo del N E  $\frac{1}{4}$  N., distancia de media legua, i cumplida ésta el del N O  $\frac{1}{4}$  N. por espacio de una milla, i luego que verifique ésta, que tendrá rebasadas las islitas i bajos de Yal, se pondrá al O S O 5° O., sobre el cual navegará media legua de distancia, i cumplida se hará el rumbo del O  $\frac{1}{4}$  N O. el espacio de una milla i luego el del N O., sobre el cual, habiendo navegado 2 millas, luego que las cumpla se pondrá al norte hasta navegar una i luego al rumbo del N 14° E., i habiendo navegado 3 millas escasas a dicho rumbo se hallará embocado el estero de Castro i N E.-S O. con lo mas este de la islita de Linlinao, desde cuyo punto hasta el fondeadero de la ciudad se ejecutará lo prevenido en el número 24, teniendo presente lo que se advierte en los 28, 29 i 30.

113. Advertencias.—En los citados números 28, 29 i 30 i desde el 39 hasta el 42 inclusive están hechas todas las conducentes a esta derrota, por lo que se omiten aquí i lo mismo lo prevenido a los números 104 i 111.

#### DERROTA DE CASTRO A LINA O

Por el canal de la isla de Quinchao

114. Desde el surjidero de Castro hasta situarse N E.-S O. con lo mas este de la islita de Linlinao, se harán los rumbos opuestos a los dados al fin del número 24, entrando. Supuesto lo dicho, desde el citado punto se hará el rumbo del S E  $\frac{1}{4}$  S. la distancia de una milla i cumplida ésta se gobernará al E  $\frac{1}{4}$  N E. distancia de diez, pasando a dicho rumbo por medio freo del canal que la costa

del norte de la isla de Lemui hasta la punta de Chalihué forma con las costas de Curahue i Rilán (en Chiloé), i entre la isla de Chelin i la punta de Aguantao; cumplida dicha distancia se hará el rumbo del N O  $\frac{1}{4}$  N. i habiendo navegado sobre él media legua se hallará rebasado del bajo de Aguantao i hará derrota al O N O 5° N. la distancia de 6 $\frac{1}{2}$  millas, i verificadas estará rebasado de la punta de Queil (en Quinchao); desde este paraje se hará el rumbo del N 4° O. distancia de 2 millas i luego el del N O  $\frac{1}{4}$  N. dos millas i dos tercios i cumplida se gobernará al N N E. media milla hasta estar rebasado de la punta de Cuyumué, a medio freo de la mayor angostura del canal de Quinchao; desde este punto se navegarán 4 $\frac{1}{2}$  millas al rumbo del E 29° N. i al cumplirlas se hallarán tanto avante con la punta de Buyar (en Quinchao) i la capilla de Quetalco (en Chiloé) i desde este paraje se gobernará al E 6° N. la distancia de 11 millas, la que verificada se hallará ya fuera del canal i rebasada la punta de Tenaun, habiendo pasado como a dos tercios de milla de su costa; desde este punto se dirigirá al rumbo del norte i navegadas 5 millas se hallará E.-O. con la punta rasa de Chilibqui, que es lo mas oeste de las islas de los Chauques, desde donde se gobernará al N N E. el espacio de 3 millas i al cumplirlas se hallará ya fuera del estrecho de Quicaví; desde dicho punto se hará el rumbo del N  $\frac{1}{4}$  N O. distancia de 14 millas, las que verificadas se estará E.-O. con la punta de Lobos de la isla de Caucahué, que es lo mas norte de ella, desde donde se pondrá al N O  $\frac{1}{4}$  N. i cumplidas 15 millas a este rumbo se hallará E.-O. con la medianía del abra de Linao, adonde se dirigirá con la proa al O  $\frac{1}{4}$  S O. hasta la boca del puerto, desde la cual para adentro se obrará como se ha dicho al número 17.

115. Advertencias.—Desde el número 25 al 30 inclusives se han hecho todas las respectivas a esta derrota, i solo resta que añadir que al E N E. de lo mas sur del barranco o escarpado de Quicaví, distancia como de cable i medio, está una peña que se descubre a bajamar, i otra dicen al S E. de ésta, que sale de las islas de los Chauques, dejando entre una i otra canal de una milla poco mas, por cuya causa en el paso de dicho estrecho se ha de guardar exactamente el medio freo. Ambas son pequeñas i mui acantiladas por fuera, pero siempre está oculta la segunda. Tambien se advierte que las mareas son diametralmente opuestas a las que se espresan en el número 29.

## DERROTA DE CASTRO A LINAO

Por los canales del norte i este de Lemui i fuera de las demás islas.

116. Habiendo salido del fondeadero de Castro, hasta la boca del estero se hará segun se ha dicho al número 24, con la prevenicion que en esta derrota deben ser los rumbos opuestos a los dados en aquella. En esta intelijencia, luego que se halle N O.-S E. con la islita de Linlino se pondrá al rumbo del E  $\frac{1}{4}$  N E. i habiendo navegado 9 millas sobre él, se pondrá al del S 15° O., i navegadas 4 escasas se hallará entre la costa del oeste de la isla de Quehui i la del este de Lemui, habiendo pasado a medio freo de entre ésta i la de Chelin; desde dicho punto se hará el rumbo del S S O 5° O. el espacio de media legua escasa, i cumplida se pondrá al S E  $\frac{1}{4}$  S. i habiendo navegado dos millas a este rumbo navegará otras dos al del E  $\frac{1}{4}$  S E., llevando por babor dicha isla de Quehui; cumplida la espresada distancia i zafo ya del canal de Lemui, se hará el rumbo del S S E. por espacio de 4 millas, i cumplidas éstas el del este, distancia de 13, que al concluir las le demorará lo mas este de la isla de Apiao al N  $\frac{1}{4}$  N O., distancia como de 5 a 6 millas; desde dicho punto se hará el rumbo del N N E., distancia de 21 millas, i al cumplirlas se hallará E.-O. con la isla de Tac, a distancia como de 4 a 4  $\frac{1}{2}$  millas, i se pondrá a gobernar al norte, i habiendo gobernado sobre él 11 millas se hallará E.-O. con la mas norte de las islas de los Chauques, habiendo pasado de la de Cochi, que es la mas este, 5 millas; desde esta situacion se hará derrota al N O., i a las 37 millas navegadas sobre este rumbo resultará E.-O. con la boca del puerto de Linao, al que se dirigirá obrando segun se ha dicho a los números 17 i 114.

117. Advertencias.—En la derrota anterior se deben tener presentes las hechas a los números 36, 37 i 38, i solo resta que advertir aquí que de la punta de Chalihué, que es la mas N E. de la isla de Lemui, sale un bajo de piedras hasta la distancia de dos cables en vuelta del N E  $\frac{1}{4}$  N., i a pique de él hai de 6 a 7 brazas de agua a bajamar, quedando su veril con dos i dos i media.

118. En órden a las mareas, queda advertido en el número 41 que son de poca consideracion hasta la boca del canal del sur de Lemui; igualmente lo son en esta derrota hasta la entrada del canal del este de dicha isla, pero desde dicho sitio para adentro son de toda consideracion i casi absolutamente precisas; sus direccio-

nes son en el citado canal i en el del norte a los rumbos que se dirige la derrota, con cortísima diferencia; su velocidad en el espresado canal del norte ya se ha dicho al número 29 que apenas llega a media legua por hora, pero en el del este apenas baja de 4 millas desde que se monta la punta de Chalihué hasta desembocar por Apabon, i entre lo mas oeste de la isla de Quehui i la costa de Lemui, que es la medianía de este canal i su mayor angostura, llega a veces a 6 millas por hora.

119. Nota.—La derrota anterior debe preferirse a la que le antecede discurriendo el canal de Quinchao, así por las razones espresadas al número 34 como por la mayor prontitud del viaje, pues aunque en este se navega al canal del este de Lemui, donde hai el riesgo de la violencia de la marea en favor, es incomparablemente menor que el canal de Quinchao, i sin necesidad de fondear, como sucede en aquel, por razon del bajo de Dalcahue.

120. En cualesquiera paraje de la costa de Lemui al norte se puede fondear sobre 16 o 18 brazas, lama, distancia de tierra de 2 a 3 cables, i en algunos parajes a menos. Tambien se puede surjir en la costa del oeste de Quehui, que es bastante acantilada; i en la ensenada de la capilla de Detif, al oeste de la punta de Apabon, distancia de poco mas de una milla, que es de mui buen abrigo para invierno i verano.

#### DERROTA DE CASTRO AL PUERTO DE CALBUCO

Situado el fuerte en latitud sur de 41° 49' i en lonjitud de 304° 19'

121. Desde el fondeadero de Castro, saliendo para el puerto de Calbuco, se ejecutará la derrota anterior hasta estar E.-O., como se ha dicho, con la isla de Tac, distancia de 5 millas; desde este punto el rumbo del norte conduce directamente a pasar dos millas al este de lo mas oriental de la de Tabon, llevando lo mas sur de la de Puluqui por la proa; a las 41 millas navegadas sobre dicho rumbo se estará E.-O. con dicha isla de Tabon, distancia de 2 a 3 millas, desde donde se seguirá el mismo rumbo hasta estar como a una milla de la costa de Puluqui, que como se ha dicho llevará por la proa; desde dicho punto se pondrá al N O  $\frac{1}{4}$  O. llevando por la proa la isla de Quenu i por estribor la de Puluqui i Chidguapi, costeando a ésta como a media milla de distancia, sobre cuyo rumbo, habiendo navegado 5 millas, estará como a media de lo mas este de Quenu i a medio canal de la boca que forma ésta con la

de Chidguapi, por lo que se pondrá al rumbo del N 20° O., i habiendo navegado sobre él 2½ millas, se pondrá al del N E ¼ N., llevando la pequeña isla de Chaullin por la proa, por estribor la de Puluqui i por babor la de Caicahen, donde está el fuerte, i habiendo navegado 3 millas a dicho rumbo, se hallará como a una escasa del fuerte, demorándole al O N O. casi, donde se dará fondo en 18 o 20 brazas de agua, suelo de lama con alguna arena, i se amarrará de N.-S.

122. Advertencias.—En los citados números 36, 37 i 38 quedan hechas las conducentes a esta derrota hasta hallarse E.-O. con la isla de Tac, como se ha dicho. Desde esta situacion, siguiendo el rumbo del norte, se lleva por babor la costa oriental de la isla de Chiloé a varias distancias de 6, 7 i hasta 9 leguas al oeste, i por estribor la de tierra firme, a distancia de 4 a 5 al este, cuya direccion es casi de norte a sur hasta la península de Queullin, que es lo que se avanza mas al oeste de dicha costa, en cuyo interior, a corta distancia, sigue su misma direccion la gran cordillera nevada de los Andes, con varias alturas capaces de verse a 40 leguas de distancia.

123. Prescindiendo, pues, de dicha cordillera, siguiendo el citado rumbo del norte, la primera tierra de la jurisdiccion de Calbuco que se avistará será la isla Puluqui, la que en tiempo claro se alcanza a ver desde los Chauques, de quienes dista 12 leguas; hallándose como a 6 de la dicha se avistará la de Tabon, que está al S O. de aquella, distancia de 4 a 5 millas, la cual se presenta dividida en tres pequeñas porciones que parecen otras tantas islas, hasta estar como a 2 o 2½ leguas de ella, que se distinguen las porciones de arena i lastre que las unen i lava casi el mar alto, lo que hace no poderse equivocar dicha isla de Tabon con otra alguna de las de dicha jurisdiccion, ni de cuantas tiene contiguas la isla de Chiloé. Tiene algunos árboles de manzanos, pocos arbutos i está casi toda cultivada, lo que la hace carecer de leña. No tiene surjidero cómodo ninguno, sino para las embarcaciones menores como piraguas i lanchas; i aun no lo es mucho para estas últimas i cualesquiera otras de las de su construccion, que no pueden vararse como las primeras.

124. Las islas Chidguapi i Quenú, que siguen a la anterior, son de las mismas circunstancias en orden a surjidero, cultivo i leña; pero no así la de Puluqui, que tiene los esteros dichos Chauquial i

Chipu, como queda espresado, i los de Machi <sup>43</sup> i el nombrado de Puluqui, al este del fuerte, apropósito para embarcaciones menores; lo mas de dicha isla es monte cerrado, con particularidad por la parte del este, cuya costa es alta i casi toda escarpada i de mucha profundidad en su cercanía. La isla de Caicahen, donde está el fuerte, es la mas poblada de todas i a consecuencia cultivada i sin loña; es algo alta i está tendida de N E.-S O., distancia de poco mas de una legua. Las de Quenú i Chidguapi son bajas, tendidas casi de N O.-S E. en distancia de una legua cada una, i lo mas S E. de Quenú, que es punta rasa de arena mui blanca, con lo mas N O. de Chidguapi, que tambien es punta de arena blanca, forman la boca del puerto, cuya abra es de una milla escasa, mui acantilada por una i otra parte.

125. Las islas de Puluqui i Tabon ya se han espresado, i solo resta decir que la de Puluqui es la mayor de todas las del partido de Calbuco, pues se estiende de N. a S. distancia de 3 leguas, i tiene de ancho por su medianía la mitad. La de Tabon está prolongada casi de E.-O. en distancia de 2 leguas; pero de N. a S. por su mayor ancho no llega a una milla. Entre lo mas este de esta isla i lo mas este tambien de la de Quenú está el bajo llamado de Tabon, N.-S. con la medianía de la isla Chidguapi, distancia de 2 millas escasas, por cuya razon se dirige la derrota con tanta inmediacion a Chidguapi; dicho bajo tiene cerca de una milla de estension de N O.-S E.; es de arena i marisco, queda casi todo manifiesto en bajamar de aguas vivas i es acantilado por todas partes.

126. Al N N O. de lo mas oeste de la isla de Tabon, distante una milla escasa, empieza el gran bajo de Lameguapi o isla de Lobos, que al mismo rumbo del N N O. se estiende el espacio de mas de 4 millas i tiene de ancho una i media; a bajamar quedan descubiertas varias porciones de él, formando cuatro o cinco isletas rasas, con algunas rocas, i de éstas velan algunas hasta cerca de la pleamar; lo mas del bajo es de arena i lastre, i es infinito el marisco de varias clases que se coje en él. El recelo de este bajo impide la entrada a Calbuco por la parte del oeste de Tabon, como tambien el de la Lagartija, <sup>44</sup> que está entre lo mas norte del anterior i la isla de Abtao; es de arena con tal cual piedra, se estiende

---

43. Los esteros llamados Chipu i Machi por Moraleda se denominan actualmente Chipne i Máchil.

44. Carva de la carta inglesa.

de N O.-S E. algo mas de una milla, i casi en su extremo del N O. tiene el pequeño islote de su nombre, que es frondoso i escarpado por la parte del este.

127. El puerto de Calbuco es capaz de bastantes embarcaciones, aunque algo desabrigado, especialmente de los vientos del norte i sur, que son bastante frescos i frecuentes en sus respectivas estaciones; su sonda es algo crecida, de 10 a 12 brazas, a distancia de tierra de un cable, pero el fondo es buen tenedero de lama por la mayor parte. Forman el puerto las islas Caicahen, donde se ha dicho está el fuerte i la iglesia parroquial de San Miguel, la de Puluqui, al este de la anterior, distancia de  $1\frac{1}{2}$  a 2 millas, las de Quenú i Chidguapi al sur, distancia de una legua, i la costa de tierra firme al norte. En la costa de Puluqui que mira al puerto está el estero de Chauquial, al E  $36^{\circ}$  S. del fuerte, distancia de 2 millas, i al S S E  $5^{\circ}$  E., distancia de  $2\frac{1}{2}$ , el de Chipu; ambos son capaces de algunas embarcaciones grandes i medianas, particularmente el primero, pues se internan mas de media legua, con fondos mui proporcionados desde 18 hasta 6 brazas de agua a menos de un cable de tierra, sobre lama lo mas, i tal cual manchon de lastre grueso; pero uno i otro están descubiertos a los vientos del N O. al oeste, dominantes i fuertes. En la costa firme, media milla al norte del fuerte, está el estero de Huitu, que se interna mas de 2 millas al N O. i norte, el cual es excelente internadero para todo jénero de embarcaciones; pero las grandes ni medianas no pueden internarse en la parte interior del estero, que es la mejor, sino a pleamar, que hai 4 brazas de agua sobre el banco que atraviesa de una a otra costa la angostura, i amarrarse acoderadas, porque el ancho del estero no permite mas que dos a la jira; los fondos desde dicho banco para dentro i fuera son desde 5 a 20 brazas, sobre lama, arena i lastre i casi lo mismo para afuera. Para entrar en dicho estero se tomará el medio freo, porque a distancia de medio cable de su costa del sur, cerca de la punta que forma la boca, hai una peña que suele descubrirse algo a bajamar, i casi atracado a ella por la parte de fuera hai 6 brazas de agua.

128. El terreno de las islas dichas es bastante apropiado para cultivado i efectivamente lo está al respecto del sistema jeneral de la provincia, e igualmente en punto a poblacion; no así la tierra firme vecina, porque aunque su terreno es en muchas partes ventajoso para el efecto, prefieren estas jentes la habitacion en islas, tanto por el grande auxilio del marisco que prestan sus playas

(alimento de primera necesidad en toda la provincia), como por libertase o defenderse mejor en ellas de las irrupciones que han solido hacer los indios juncos i llanistas de Osorno en este partido. No obstante, la costa frontera a las islas Abtao, Quigua i Caicahen i del estero de Huitu está algo poblado, sin embargo de haber sorprendido i quemado dos veces dichos indios el fuerte que estuvo situado primero en la angostura del citado estero, i después media legua al S O. de él, cerca de la capilla de San Rafael. Hoi se halla colocado en lo mas N E. de la isla Caicahen; es de la misma naturaleza de los del Chacao i Castro, de quien se ha hablado, i no puede guardar, ni aun de los indios, mas que un corto recinto, porque a tiro de piedra está dominado ya por un ángulo de veinte grados i a poco mas de tiro de fusil, por el de treinta o treinta i cinco.

129. Las mareas, en la derrota anterior, queda advertido su curso i movimiento al número 118, que se debe tener presente hasta rebasar la isla de Tac; de ésta en adelante es la direccion de ellas norte a sur, i su movimiento casi insensible hasta cerca de la entrada entre Puluqui i Tabon, que su curso es al N E. i N O. Al N E. para continuar hacia el curso de la cordillera por entre Queullin i lo mas sur de Puluqui, donde lleva de 4 a 5 millas de andar, i al N O., entre dichas Puluqui i Tabon, que es de 2 millas por hora, i sucesivamente a los rumbos de esta derrota desde dicha punta para adentro del puerto; pero entre Chidguapi i Quenú se aumenta hasta 3 millas su velocidad a media marea.

130. Nota.—Para practicar esta derrota se ha de tener presente lo que se advierte a los números 36, 37 i 38, i que al avistar la isla de Puluqui o poco después, viniendo en demanda de Calbuco, se verá la península de Qucullin en apariencia de isla (en el término de las costas de la cordillera que llevará por babor), la que no se confundirá con la de Puluqui, atendiendo al mucho mayor tamaño de ésta.

131. Nota segunda.— Los dias de novilunio i plenilunio sucede la pleamar en el desembarcadero del fuerte a la una del dia, con corta diferencia, i es su aumento respecto a la bajamar de los mismos piés.

#### DERROTA DEL PUERTO DE CALBUCO AL DE LINAO

132. Puesto a la vela en el fondeadero de Calbuco, gobernará al

sur distancia de una milla, i cumplida se pondrá al  $SO \frac{1}{4} S.$ , llevando la medianía de la isla de Quenú por la proa, i a las  $2\frac{1}{2}$  millas navegadas a dicho rumbo se hallará a medio freo de la boca, entre dicha Quenú i Chidguapi, i gobernando al  $SSE.$  el espacio de 2 millas se hallará ya zafo de dicha boca i gobernará al  $SE \frac{1}{4} E.$ , distancia de  $2\frac{1}{2}$ , i cumplida ésta al  $SE \frac{1}{4} S.$ , distancia de 4 millas, que le demorará al cumplirlas lo mas este de la isla Tabon al oeste, distancia como de 2; desde este punto se hará el rumbo del  $SSO.$ , distancia de 5 millas, i cumplida ésta se hará derrota al oeste directo, i a las  $26\frac{1}{2}$  millas navegadas a este rumbo tendrá rebasado el arrecife de Lobos de Linao i se hallará a media boca del puerto, dirijiéndose para adentro de él como se ha dicho al número 17.

134. Advertencias.—En esta derrota, hallándose ya al sur de la isla de Tabon, siguiendo el citado rumbo del oeste en demanda de Linao, se llevarán por babor casi a una vista las islas de los Chauques, i por la amura de la misma banda la isla Caucahué, cuya punta mas norte, llamada Lobos-mó, es mui notable por su escarpado, que es el mas alto de toda la tierra que tendrá a la vista, i tiene unos cuantos árboles viejos sobre él, inclinados hacia el este. Por la banda de estribor se llevará la costa firme i por la amura la isla de Abtao, que es baja; hallándose N.-S. con la medianía de esta isla se empezará a distinguir la península de Guapilinao demorando al  $O \frac{1}{4} SO.$ , la que se presenta en apariencia de isla pequeña i escarpada, que altea algo mas por la parte del sur; la costa o tierra interior al puerto es de mediana altura e igual como se ha espresado al número 22, que se tendrá presente en esta derrota.

135. Las mareas en esta derrota toman mui varias direcciones; desde el fondeadero del fuerte siguen su curso casi de N.-S. hasta rebasar la punta mas sur de dicho fuerte, que se dividen dirijiéndose al  $SSO.$  i  $OSO.$ , ésta a la boca de entre Caicahen i Quenú i aquella a la entrada del puerto entre Chidguapi i Quenú, llevando en ambas bocas 3 millas por hora, con corta diferencia; fuera ya de la entrada dicha vuelven a dirijirse al  $SE.$  i  $OSO.$ ; a este rumbo la que sale por entre lo mas oeste de la isla Tabon i lo mas sur del bajo de Lameguapi, i al  $SE.$  la que sale por entre lo mas este de dicha Tabon i la costa sur de Puluqui, donde lleva cosa de dos millas por hora; pero a poco de haber salido de entre dicha isla Tabon i Puluqui, se une esta marea con la que sale del seno

setentrional de la cordillera, por entre la península de Queullin i la isla de Puluqui, i aumenta considerablemente su celeridad, con mucho escarceo, i sigue su curso hacia el sur. En el resto de la derrota hasta estar inmediato a la punta de Chilen se navega casi por la línea divisoria de mareas, de quien ya se ha hablado al número 19, que se tendrá presente. Desde dicha punta hacia el puerto de Linao siguen su curso casi de N.-S., con movimiento de dos millas escasas; pero en la boca del puerto lo aumentan a tres i algo mas, i de allá para adentro se va sucesivamente disminuyendo.

#### DERROTA DEL PUERTO DE LINAO AL DE CHACAO

136. Habiendo salido del puerto de Linao, desde la medianía de su boca se hará derrota al E N E., distancia de tres i media millas, i cumplidas, rebasado ya de la punta de Chilen, se gobernará al norte distancia de tres leguas, i al verificarlas tendrá ya montada la punta de Tres Cruces, demorándole al O 31° S., distancia como de una milla; desde este punto se dirigirá al O 3° o 4° S. i a las 3½ millas navegadas se hallará en el surjidero del Chacao que llaman la Poza, donde se dejará caer el ancla en 9 o 10 brazas de agua, fondo de arena, a distancia de tierra de poco mas de dos cables.

137. Advertencias.—En los números 18, 19 i 20 quedan hechas las precisas a esta derrota, i aquí se añade que la salida de Linao se ha de ejecutar antes que acabe de llenar la marea, para encontrar la vaciante rebasado ya de la punta de Chilen, donde, como se advierte al número 19, tienen las mareas direccion diametralmente opuesta, i que al montar la punta de Tres Cruces (suponiendo se navega con viento de la parte del sur) se ha de orzar inmediatamente cuanto el viento de lugar, para reparar que el violento impulso de la corriente no le impida tomar el fondeadero propuesto, obligándole a embocar el canal de Remolinos.

#### DERROTA DEL PUERTO DEL CHACAO AL DE SAN CARLOS

138. Puesto a la vela en el fondeadero del Chacao i N.-S. con la iglesia del pueblo, se dirigirá al rumbo del norte i navegando sobre él dos millas escasas, se hallará E.-O. con la punta de Remolinos, distancia de media milla; desde este punto, se gobernará al N O. costeano la tierra que sigue para Sangallan por babor a dis-

tancia de 3 a 4 cables i habiendo cumplido tres millas a dicho rumbo se hallará ya rebasado de la laja del canal <sup>45</sup> i de la punta de Sangallan, por lo que se hará derrota al O 9° N., distancia de 17 millas, i al cumplirlas se hallará N.-S. con lo mas oeste de la isla de doña Sebastiana, zafo ya del riesgo del bajo del Inglés, por lo que se dirigirá al rumbo S O  $\frac{1}{4}$  S., llevando descubierta por babor la punta de Agüi i por estribor el morro de Guapilacui i punta de Guapacho, que se le ocultará al montar dicho morro; cumplidas 4 millas al citado rumbo se hallará como a media de la costa de Agüi, por lo que se pondrá al S E  $\frac{1}{4}$  S., llevando la punta dicha de Agüi poco descubierta por estribor, i montada ésta, pasando de las lajas que la forman a 2 o 3 cables de distancia, se hará el rumbo de S S O., ya dentro del puerto de San Carlos, hasta rebasar los sargazos del bajo de Pechucura, que llevará por estribor, lo que conseguido atracará a la costa de dicha banda para surjir en el paraje citado al fin del número 1.

139. Advertencias.—Las precisas para practicar esta derrota con acierto se han hecho en los números 8, 9 i 10 i solo resta que repetir aquí que las mareas vaciantes que favorecen en ésta, del Chacao para el océano o para San Carlos, siguen su curso a los rumbos opuestos que en los citados números se han dado, i la velocidad que tienen es algo mayor que las de las crecientes que se espresan en dicho lugar. Tambien se advierte que del morro de Guapilacui para San Carlos la direccion de las mareas es casi de N N O.-S S E. i su andar de tres millas escasas.

140. Si viniendo del Chacao para San Carlos alguna urgencia lo obligase a dar fondo, puede ejecutarlo en cualesquiera paraje de la canal, sobre 16, 18 o 20 brazas, lama por lo comun, i si la demora fondeado hubiese de ser algo dilatada i no quisiese entrar en San Carlos, puede surjir en la ensenada de Guapilacui (llaman puerto del Inglés comunmente) al S  $\frac{1}{4}$  S O. o S S O. del morro de su nombre, en 8 o 9 brazas, fondo no de mui buen tenedero; pero la ensenada es de bastante abrigo i tiene aguada.

141. Si saliendo del Chacao fuese el intento seguir al océano sin tocar en el puerto de San Carlos, se hará la derrota anterior hasta estar N.-S. con lo mas oeste de la isla de doña Sebastiana,

---

45. La laja del canal de Chacao, varias veces citada, es la roca llamada de Remolinos.

desde cuyo punto el rumbo del O N O. lo conducirá al océano, libre todo riesgo.

#### DERROTA DE CALBUCO AL CHACAO I SAN CARLOS

142. Saliendo del puerto de Calbuco para el del Chacao, hasta estar al sur de la isla de Tabon se ejecutará la derrota dada al número 132. Desde dicho punto se hará el rumbo de O N O 5° O. distancia de 16 millas i al cumplirlas se hallará N.-S. con lo mas oeste de la isla de Abtao, que es la punta rasa de Chodoi, distancia de 4 millas; desde dicho punto se hará derrota al N O  $\frac{1}{4}$  O., llevando por la proa el canal de Remolinos abierto i un poco por babor la punta de Tres Cruces, con la que estará tanto avante a las diez millas navegadas sobre dicho rumbo, i procurando atracarse a ella i costa que sigue para el Chacao cuanto pueda, irá a surjir en la Poza al rumbo del oeste, como se ha dicho a los números 7 i 136.

143. Advertencias.—En el número 19 están hechas las precisas en orden a mareas, que en esta derrota son de mayor atencion i cuidado, por su violento impulso, especialmente desde que se empieza a abrir el canal de Remolinos, por cuya causa se previene en ella i en el número 137 atracarse a la punta de Tres Cruces cuanto sea dable, pues al mas leve descuido en el particular no se tomará seguramente el puerto del Chacao.

144. Nota.—Si del citado puerto de Calbuco se quiere seguir al de San Carlos o al océano, sin tocar en el Chacao, se practicará enteramente la derrota anterior hasta estar como a media milla de la punta de Tres Cruces, demorándole al S E., desde cuya situacion se hará el rumbo del N O  $\frac{1}{4}$  O., distancia de dos millas, llevando mui poco descubierta por estribor la punta de Sangallan, que será la tierra mas norte de la isla de Chiloé que tendrá a la vista, i por babor, casi por la misma proa, se llevará la punta de Remolinos; cumplida dicha distancia se hallará E.-O. con esta última punta, a distancia como de media milla, i desde esta situacion en adelante hasta fondear en San Carlos o ir al océano se obrará segun se espresa en los números 138 i 141, teniendo presentes las advertencias hechas en los 8, 9, 10, 19 i 143 por lo respectivo a mareas i laja del canal.

#### SALIDA DEL PUERTO DE SAN CARLOS AL OCEANO

145. Habiendo de salir al océano del puerto de San Carlos, se

pondrá a la vela en éste estando la marea parada o poco antes que acabe de crecer, para aprovechar toda la vaciante, especialmente si es poco el viento; luego que se halle zafo de la punta de Agüi, se dirigirá al rumbo de  $N \frac{1}{4} N O.$ , guiñando para el norte i llevando el morro de Guapilacui bien descubierto por babor hasta que el dicho le demore al oeste, distancia como de media legua; desde este punto se gobernará al  $N N O.$ , i a las dos i media millas navegadas sobre él se tendrá el farallon de la punta de Guapacho (ya se ha dicho que es lo mas norte de la isla de Chiloé) al  $O 15^{\circ} S.$  i enfilado con la punta de Huechucui, que será la tierra mas oeste de dicha isla que tendrá a la vista por babor; desde dicha situacion el rumbo del  $O N O.$  lo conducirá al océano, i con prontitud a zafar de los riesgos de entre puntas i violenta accion de las mareas, que, como se ha dicho al número 2, son de tres millas i a veces mas por hora. El encuentro de dichas mareas, vaciante con creciente, o cualquiera de éstas con vientos opuestos a su curso ocasionaría notable ajitacion i escarceo mui incómodo, formando una línea de reventazon tan semejante a la de un gran bajo, que es capaz de sorprender a cualquiera a primera vista.

146. Desde el morro de Guapilacui hasta la distancia de un cable escaso sale en vuelta del este un arrecife de piedras que lo mas de él vela a baja mar i el resto lo indica la reventazon o el escarceo de las mareas; pero a pique tiene de 6 a 7 brazas de agua, fondo piedra.

147. Nota.—Que el bajo del Inglés está por enfilacion lo mas oeste de él con la medianía de la isla de doña Sebastiana i puerto de San Carlos al  $N 5^{\circ} E.$  i  $S 5^{\circ} O.$  i  $E \frac{1}{4} S E.$  del morro de Guapilacui; su direccion es de  $E 5^{\circ} S.$  a  $O 5^{\circ} N.$  distancia de tres millas escasas; la reventazon de él a bajamar es manifiesta en su centro, ocupando el espacio como una milla i es todo de arena, con tal o cual manchon de zahorra o lastre menudo.

---

N O T A

Un tratado de derrotas igual, con poca diferencia sustancial, al que antecede, entregué al jefe con un oficio del tenor siguiente, a la letra:

«Mui señor mio: Acompaño a V. S. el derrotero jeneral a to-

dos los puertos que contiene la isla de Chiloé, ya entrando por el canal del norte de dicha isla, o ya por el del sur de ella, nombrado boca del Guafo, con las derrotas particulares de unos a otros puertos por ambas partes, i todas las reflexiones, noticias i notas conducentes a verificar la navegacion con el acierto i brevedad que desea un buen vasallo a su rei i nacion.— Nuestro Señor, etc.  
—JOSÉ DE MORALEDA.»

La diferencia sustancial, pues, que hai de uno a otro de dichos derroteros, es la de habérsese dispuesto este después de concluido totalmente el reconocimiento i mapa o carta jeneral de la provincia, como era preciso para formar las derrotas de Linao a Castro i de éste a otros puertos del norte, por fuera de las islas del este de la grande, evitando los riesgos que ofrecen los prolongados estrechos canales que se discurren entre ellos i la demora en los viajes. El otro se formó inmediatamente que se concluyó la primera expedicion de órden del jefe, no siendo obstáculo en su consideracion las razones que se le espusieron para no poderse formar con perfeccion dicho tratado sin finalizar totalmente el reconocimiento marítimo de toda la provincia e isla de ella, lo que debía verificarse en la segunda salida, como se verificó, tomando en ella el preciso conocimiento de la tierra firme de Carelmapu para la exacta colocacion del canal del Chacao o de Remolinos, de donde ha resultado que las derrotas dadas en el tratado que se formó primero no son las que deben seguirse por lo respectivo a dicho cuidadoso canal, desde el océano al Chacao i al contrario, sino las que se dan en este segundo tratado, cuya copia, por lo que hace a derrotas de dicho canal, como las de Linao a Castro, de éste a aquel i a Calbuco, i de éste a Linao, Chacao i San Carlos, se han acompañado al jefe con oficio del tenor siguiente:

«Habiéndose formado de órden verbal de V. S. el tratado de derrotas de unos a otros puertos de esta isla, ya sea entrando por el canal del norte de ella o ya por el del sur, antes de concluirse el total reconocimiento de las islas contiguas a la grande, lo que se verificó en la segunda expedicion, tomando tambien el conocimiento necesario de la costa de tierra firme de Carelmapu para la exacta colocacion del cuidadoso canal del Chacao o de Remolinos, resulta que las derrotas dadas en dicho tratado, por lo respectivo al citado canal, no deben ser practicadas, sino las que acompaño a

V. S. e igualmente la de Linao a Castro i de éste a aquel i a Calbuco, como así mismo las de Calbuco a Linao, Chacao i San Carlos, para que, tratando aquellas del canal i uniendo éstas en su lugar, se añadan las otras i quede el dicho tratado como corresponde al mejor servicio del rei, que es mi principal anhelo.—Nuestro Señor guarde a V. S. m. a.—San Carlos de Chiloé, 29 de diciembre de 1788.—JOSÉ DE MORALEDA.»

## ADICION AL NÚMERO 35

No obstante mi continua indagacion en solicitud de los bajos i placeres que pudiera haber entre las islas contiguas a la grande de Chiloé por su parte oriental, para reconocerlos i situarlos en la carta jeneral de la provincia, en los dos viajes hechos para su formacion, yo no tuve noticia alguna del banco de Tigui, donde suelen algunos indios ir a pescar lobos.

El señor gobernador don Francisco Hurtado, en el viaje que hizo a visitar la provincia, estando en las islas en diciembre del año pasado, vió o tuvo noticia del citado bajo, el que colocó sobre mi carta jeneral entre las islas de Chulin i Tac, desiertas, i al este de lo mas sur de la poblada de Caguache, distancia de ocho i un tercio millas, dándole de estension dos i media de norte a sur i una escasa de oriente a occidente, el cual significó ser de rocas.

Este bajo, incógnito a mí cuando dispuse el tratadito de derrotas que antecede, es obstáculo para practicar la que en él se da, desde el puerto de Linao al de Castro, por fuera de las islas de los Chauques, en el número 35, pues conduce a pasar por el veril del oeste del citado bajo. Para evitar, pues, este riesgo, luego que (como se dice a la línea siete del espresado número) se halle E.-O. con la isla de Tac, se gobernará al SO  $\frac{1}{4}$  O. la distancia de ocho millas, llevando lo mas sur de la isla de Caguache por la proa, a cuyo rumbo pasará algo mas de una legua al norte de dicho bajo; cumplida la espresada distancia se hará el rumbo del sur el espacio de once millas, i al cumplirlas estará E.-O. con lo mas este de la isla de Chaulincé, a distancia de cuatro millas; desde cuya situacion se navegarán cinco al rumbo del SSO., i cumplidas éstas se pondrá a gobernar al oeste, como se dice en la línea nueve del mencionado número 35, dirijiéndose en lo demás de la derrota como se espresa en ella.

ADICION A LAS REFLEXIONES PARA ENTRAR EN EL PUERTO  
DE SAN CARLOS

No teniéndose, cuando se escribió este tratado de derrotas, otra noticia del bajo de Guapacho que la de su existencia, por lo que en el número primero de ellas solo se dice que montada la punta de Huechucucui se haga el rumbo del E N E. para resguardarse del citado bajo, etc., con motivo del desgraciado suceso de la fragata *Balbanera*, relacionado en el número 5 de los acaccimientos de alguna nota, se hizo el exacto reconocimiento siguiente de él, que debe tenerse mui presente en la entrada de dicho puerto.

Entre las puntas de Huechucucui i Tenui se halla el bajo de Guapacho, que es de arena con algunas peñas, especialmente hacia su parte del norte; tiene de largo media milla casi en direccion de N N E.-S S O. i de ancho como la mitad de dicha distancia; está por enfilacion al E 19° 45' N. de la punta de Huechucucui i distancia de 3 millas escasas lo mas norte de él, i al O 2° N. de la punta de Tenui, distancia de una milla, i lo mas sur de él dista del fondo de la ensenada de arena de Huechucucui media legua, cuyo espacio es de buen fondo de 12 a 16 brazas de agua, donde se guareció con un temporal el piloto Galindano con el paquebot *Monserate*, por cuya causa llaman tambien a dicho bajo de Galindano. A bajamar suelen descubrirse algunos cabezos de rocas que se ocultan pronto, i revienta continuamente cuando hai marejada; pero cuando no la hai mui pocas veces da este conocimiento de su existencia, por lo que se hace mas cuidadosa su inmediacion, a que se agrega que las marcas dirijen con fuerza hacia el canal que forman con la costa de la espresada ensenada de Huechucucui.

Tambien se advierte que en la punta de Guapacho no hai islote ninguno; lo parece sí desde fuera la punta de Tenui, que es de peñascos que se avanzan poco mas al norte de la citada de Guapacho i se representan islote de esta.





---

---

*Breve descripción de la provincia de Chiloé, su población, carácter de sus habitantes, producciones i comercio.*

1. Aunque por los diarios i derrotas que anteceden se puede formar algun juicio de lo que es la provincia de Chiloé, no me parece intempestivo, recopilando aquellas ideas, hacer aquí una suscinta descripción de ella por lo respectivo a población, carácter de sus habitantes, producciones i comercio.

2. Ya se ha dicho que la isla grande se halla situada entre los cuarenta i un grados cuarenta i seis minutos i cuarenta i tres grados cuarenta i siete minutos de latitud meridional, i trescientos tres grados de longitud del meridiano de Tenerife, por su parte occidental; que tiene cuarenta leguas de largo casi en dirección de norte a sur; que su ancho, por donde mas, es de trece i media i por donde menos siete escasas; que confina por el norte con la costa firme de Carelmapu, por el este con las islas del partido de Calbuco i costa firme de la cordillera real de los Andes; por el sur con el gran incógnito número de las despobladas islas Guaitecas, a quienes comunmente llaman archipiélago de Chonos, i que por el oeste le sirve de término el océano Pacífico; que su terreno es de mediana elevación i en particular alto desde la laguna de Cucao, hasta siete u ocho leguas al norte, vecino al mar del oeste; que las cuatro estaciones del año se distinguen bien, anteponiéndose o posponiéndose a veces al tiempo preciso por las causas naturales que suelen concurrir a perturbar el orden i período regular de aquellas; que su temperamento es destemplado i borrascoso, por la frecuencia de recios temporales i casi continuas lluvias, pero no malsano, sin embargo de no faltar sus ramitos de epidemias de cuando en cuando, de lo que no hai ningun lugar de la tierra exceptuado; pero es ciertísimo que en tales casos los mas mueren aquí mas bien a manos de la indijencia i falta de auxilio que al rigor de la enfermedad; que la costa setentrional de la isla gran-

de toda es accesible i lo mismo la oriental hasta el estero o puerto de Yalad, que está por los cuarenta i tres i medio grados de altura o latitud; pero que el resto de dicha costa, toda la meridional i la occidental son inaccesibles, i con particularidad el mar de esta última es de tan grande constante inquietud que es capaz de contener al mas atrevido marinero, aun en la mayor bonanza de la benigna estacion del verano, por cuya causa es conocida dicha costa con el nombre de Brava; que los vientos dominantes son del sureste al sur en el verano i del norte al oeste en el invierno, i que éste, por lo comun, es bastante agrio i prolongado i aquel corto i no mui sereno.

3. Supuesto lo dicho, el tiempo de la poblacion de esta provincia se ignora, i solo se infiere antecedió algunos siglos a la época de nuestra conquista, poco anterior a la fundacion de su capital Castro, por Martin Ruiz de Gamboa, en 1566. La actual consiste, segun el padron hecho este año, en 15 072 almas de españoles, entre quienes están injeridos algunos mestizos favorecidos, i en 11 617 indios, entre los cuales se incluyen tambien porcion de mestizos; 6121 de los primeros habitan en las islas contiguas a la grande, i el resto, 8951, en ésta i la tierra firme de los partidos de Calbuco i Carelmapu; de los segundos viven en dichas islas 5766 i los 5851 restantes en la isla grande i partidos dichos; de forma que el total de almas de la provincia asciende a 26 689, número que parece bastante limitado si se llevan en cuenta cuatro siglos o mas de poblacion anterior a nuestra conquista, mas de dos que han pasado de ésta i la estension del terreno. No hai en toda la provincia otro pueblo que el mal situado i desordenado de San Carlos, cuya campana oyen 248 familias, pues la ciudad de Castro, capital, i las villas del Chacao, Tenaun, Chonchi i Queilen en la isla grande, Puquelon en la de Lemui, Achao en la de Quinchao, Quenac en la de su nombre, Calbuco en la de Caicahen i Carelmapu en la tierra firme, aunque presentan desde fuera el aspecto de pueblos por el conjunto de casas a la rústica que tienen i la iglesia, solo están habitadas en ciertos dias del año como pascuas, semana santa i alguna otra festividad, porque en ellos reside relijioso misionero que procura suministrar el pasto espiritual a sus feligreses, por cuya razon llaman villas o cabeceras a dichas residencias de los párrocos; el resto del año quedan desiertos i las jentes habitando dispersas la campaña, en las casas, en distancia una de otra de media milla, una, dos i algunas mucho

mas, como se ha espresado, i tan vecinas a la orilla del mar que no hai veinte i cinco que se internen media legua. A esta situacion les obliga a los dueños su pereza e indijencia, pues una i otra son tales, que me parece imposible pudiesen subsistir sin el auxilio que incesantemente les ofrecen las playas con su portentosa abundancia de mariscos de varias clases que producen, i al mismo tiempo mui difícil que por sí mismos puedan avenirse jamás a morar desviados de ellas en lo interior de la isla, ni reducirse a formar poblaciones para hacer vecindad estable en ellas, como medio el mas apropósito o mas bien indispensable para lograr, uniéndose en sociedad, la civilizacion de que carecen, deponiendo i mirando con el horror que se debe ese sistema bárbaro de dispersion, oríjen de tantos males, que creo no ha habido casi en todos los siglos soberano, magistrado ni hombre de algun juicio que no lo deteste. I no hai que buscar en mi concepto otro motivo mas poderoso que la citada dispersion para los mas de los defectos físicos i morales que a poco trato se notan en los habitantes de esta provincia.

4. El carácter de ellos es dócil, tanto que están sienpre dispuestos a obrar segun la voluntad del que manda o dictámen del que mas ausilia su desidia e indijencia; en estos casos son los mas serviles i condescendientes, prestando pronta deferencia a todo, sin reservar el sagrado del juramento, del que abusan tanto que puedo asegurar que en ninguna parte lo he visto tan envilecido por la frecuencia i naturaleza de las cosas por que lo exigen i prestan como en esta provincia, donde sin temeridad se puede decir que son tan comunes o mas los testigos falsos que los ladrones; están tan connaturalizados con el perjurio, que (sin saberlo) parece que adoptan la máxima del rei Filipo de Macedonia, que solía decir que a los chicuelos se les entretenía con juguetes i a los hombres con juramentos, máxima mui propia del carácter hipócrita, disimulado i artificioso de aquel monarca, pero que da a conocer penetraba i sabía bien el abuso que hacían los hombres de aquel sagrado seguro, inventando cuando ellos no fueron dignos de ser creidos sobre su palabra i que el que por su infeliz maledicencia, codicia o venganza se determinase a levantar un falso testimonio, sea de la naturaleza que fuese, no se detendrá para satisfacer su pasion en cometer un crimen mas, mayormente si para la miserable i ridícula altercacion de la pertenencia de una gallina se exige i presta como para la decision de la hacienda, honor o vida de un hombre, como sucede aquí con estos rudos i venales jueces i testigos. Vol-

viendo, pues, al asunto, digo que la voz del jefe acompañada (lo es con demasiada frecuencia) del soberano les hace tanta impresion a estos naturales, que sufren con constancia las mas penosas fatigas sin interés alguno. He dicho sufren porque realmente es así; es tanto lo que el que manda i los que comisiona, aunque sea un mísero soldado, abusan del sagrado nombre del rei, que con él (¡que cosa tan distante de su benignísimo real ánimo!) obligan su persona i útiles a toda suerte de trabajos sin recompensa alguna, i si rara vez se les suministra, no equivale con mucho al sudor que derraman. Sufren porque la situacion en que están les niega los recursos prontos a sus quejas, i cuando los logran, no se cumplen por lo regular. En esta intelijencia es menester estar para no confundir o equivocarse con la docilidad los que son puramente efectos del miedo, por la fuerza, indijencia i lugar cerrado que habitan. No hai la menor duda que se representan dóciles, pero esta docilidad no es tan sencilla o inocente que se estienda hasta el grado en que se les hace practicar, i así siempre están con una continua queja muda sobre el particular. La desavenencia que tienen entre sí ni conoce límites, ni reserva el mas inmediato parentesco i estrecho vínculo de amistad o gratitud para dejar de ejercer la detraction, venganza i cavilosa maquinacion que les son comunes, lo que unido a no haber uno que sea capaz de conocer ni racionar acerca de los verdaderos intereses de su pais mismo, para bien propio i del estado, es causa en la mayor parte del atraso que experimentan i de la servidumbre en que están respecto al que manda, utilísima cuando éste sea uno de los que prefieren el servicio del rei i beneficio comun al propio.

5. La pereza domina con exceso a los hombres, i casi se puede decir que, en oprobio del propio sexo, subsisten a espensas del sudor i fatigas que las mujeres emplean en los telares, sembrados i playas; no obstante, parecen de bastante resistencia para todo trabajo material pesado, sin hacerles particular molesta impresion el estarse un mes o mas metidos en lo espeso de una montaña, cortando las tablas de alerce, en que consiste su mayor ramo de comercio, sin mas alimento casi que papas i un poco de harina de cebada revuelta con agua (llaman ulpo), de que se sirven tambien los mas acomodados. Están acostumbrados a esta sobriedad por la escasez a que los conduce su indolencia, i creo podrían colocarse en la clase de los hombres mas fuertes si se alimentasen mejor siendo mas laboriosos. Son de espíritu abatido, mui pusilánimes

pocos inclinados a buscar arbitrios con que hacer menos mísera su vida; i si alguno raro descuella en este punto, lejos de servir de estímulo i modelo de imitacion para sus compatriotas, se suscita el odio, envidia i crítica soez de ellos. Su incultura i rudeza les hace usar de molestísimos medios en su corta agricultura. No forman proyecto que por lo regular no les sea de excesiva pension con poco o ningun fruto; si emprenden un viaje en sus piraguas para comerciar entre sí con sus frutos, se están en un puerto o surtidero de la costa quince, veinte o mas dias, ya por la contrariedad de los tiempos, ya por su impericia i abandono jenial; i por la debilidad de dichas embarcaciones i ningun resguardo que prestan a los efectos que conducen, tienen que descargar i volver a cargar muchas veces las piraguas, i por último se ven en la precision de volver al lugar de donde salieron o llegar al puerto del destino en términos de no poder usufructuar nada, por las averías o maltrato que han experimentado en su demora. Si emprenden el viaje por tierra, su natural desidia o morosidad, lo prolongado del camino orillando el mar, i las detenciones que ofrecen las mareas les atrasa infinito, i así no logran utilizar. La mala fe que observan en los contratos i la impunidad que su miseria les presta para no satisfacer la pérdida, malversacion o deterioro de los intereses ajenos que se les confien, ya para que se fomenten, o ya para trasportar de un lugar a otro, impiden tambien a los comerciantes forasteros que los habiliten con efectos, para lograr por este medio, que es el único a que ellos parece se inclinan mas, algun fomento.

6. Entre los españoles no hai quien (esceptuando algunos carpinteros toscos) se avenga a ejercer los oficios mecánicos ni artes liberales, por un ridículo despreciable entusiasmo de vanidad que, en medio de la misma indijencia en que siempre están, los constituye en otros tantos quijotes, cuya perturbada imaginacion no se separa un punto de los empleos i dignidades a que su alucinacion los lisonjea acreedores, memorando continuamente la caballería, i olvidando que el hombre mas vil de una república es el ocioso. Usan dos idiomas, castellano i veliche; el primero con incultura i grosera impersonalidad, al contrario el segundo, con bastante elocuencia, segun estoi informado. El veliche se puede considerar casi el dominante de la provincia, i es, con mui corta diferencia, el jeneral de los indios de Chile, que las mas veces lo hablan en tono imperativo.

7. Los indios parecen menos malos que los chilenos, pero de estatura mas corta; el carácter de estos es el jeneral de todos los de su casta, así de esta América como de la setentrional, esto es, inclinados a la idolatría, mui supersticiosos, disimulados, vengativos, ebrios i ociosos; sin embargo, a espensas del incesante penoso trabajo de los padres misioneros franciscanos, relatan la doctrina cristiana tan bien o mejor que los españoles; pero tanto a los unos como a los otros no les es ella obstáculo para dejar de estar imbuidos en la multitud de necias groseras supersticiones en que están, especialmente en orden a las enfermedades i demás desgracias que nos son comunes, i la misma muerte, que casi siempre atribuyen los indios, i muchas veces los españoles, a maleficio, lo que intentan averiguar i remediar consultando a los machis (así llaman a los curanderos, supuestos adivinos), los cuales, después de muchos misteriosos ademanes, jesticulaciones ridículas, horribonas imprecaciones en su idioma bárbaro arbitrario, acompañados a veces de violentas contorsiones i destemplados ahullidos, hacen pronósticos de la enfermedad i su causa, dejando mui satisfecho de sus aciertos al idiota auditorio. Yo desee presenciar una consulta de estos miserables fanáticos pretendidos adivinos, pero no lo conseguí, porque me creian a mí mas machi, adivino o brujo que todos ellos, i lejos de concurrir a mi deseo se ocultaban de mi vista temerosos. Aparentan estos naturales la mayor humildad i jactan la mas rendida pronta deferencia al servicio del soberano, i no hai duda que lo ejercen así; pero debe comprenderse tambien en la misma causa obligatoria a esta sumision que se dijo de los españoles, porque han dado pruebas mui convincentes de que sufren con violencia los intempestivos trabajos, sin paga alguna, a que se les destina en diferentes lugares de la provincia, que han hecho arrojándose a pasar inmensos trabajos i riesgos en sus pequeñas débiles piraguas, para representar en persona a los tribunales superiores de estos reinos la opresion i vejaciones que sufren.

8. Así españoles como indios, son tan cortas las siembras que hacen, que mui lejos de ser las suficientes para su estrecha i económica manutencion anual, es necesario que se abstengan del uso del trigo i cebada, especialmente con bastante anticipacion al tiempo de siembras, para tener semillas para ella. Siembran tambien algun lino, habas, frejoles, arvejas, maiz, quinua, cebollas, ajos i escelentes repollos; pero todo (a escepcion de las papas, que

abundan i deben reputarse por pan de la provincia) en mui corta cantidad, no obstante de darse con proporcion ventajosa, particularmente el lino, que es de tan escelente calidad, que si estos insulares tuviesen inclinacion i afecto a la industria, aliviarian su voluntaria mísera suerte con el cultivo de un ramo tan fecundo. El tabaco se da tambien en abundancia, i era planta que cuidaban mucho por el crecido consumo que hacen de ella; pero desde que el año 81 (por superior orden) se les quemaron las cosechas, destruyeron las siembras i aniquilaron las semillas de este jénero, no se cultiva ninguno. Yo lo ví el año anterior, i noté conserva aun después de seco un color algo verdoso, pero de buen gusto i de una fortaleza próxima al mediano de la isla de Cuba, i superior a mucho del que se produce en los territorios de Guayaquil i Zaña i costas de Caracas, Nicaragua i Guatemala. Las frutas que hai son frutillas o fresas mui viciosas, membrillos, tal cual árbol de ciruelas i duraznos, una rara parra, i nogal i manzanos en abundancia; la fruta de estos últimos es, por lo comun, de sustancia ríjida e insipiente, porque desde que se planta la estaca hasta la ruina del árbol no se toca a él mas que para arrancarle el fruto; supongo que esto mismo sucede con los demás, i ésta es al parecer la razon de no darse los otros mas delicados con abundancia. Parecerá increíble que ninguna persuacion baste a dejar su indolencia estas jentes, ni aun para el cultivo i fomento de las cosas de que mas gustan; pero es hecho constante. La manzana (las hai de muchas clases) es una fruta que apenas adquiere aun cuerpo cuando ya empiezan a comerla, i cuando se acerca i está en sazón hacen una chicha o especie de sidra de que gustan infinito; con todo no las cultivan ni aumentan su plantío, i se contentan con tener cuatro o seis árboles inmediatos a la casa para que les guarezcan de los vientos recios, siendo así que pudieran tener bosques dilatados de esta fruta. En el Chacao hai tres o cuatro árboles singulares en toda la provincia, por su escelente cualidad; ellos acusan su vejez i pronta ruina, su dueño conoce los efectos de la singularidad en la utilidad que le produce la fruta. Yo lo he procurado persuadir con quanto nervio he podido (i lo mismo a todos en orden a cuantos por sí pueden fomentarse) que trasmita a sus hijos esa utilidad, haciendo nuevo abundante plantío, i no he podido en tres años mover su indolencia. En una palabra, este suelo me parece capaz de producir quanto producen los de Europa i otros países situados en igual temperamento; lo que le falta es fomento activo i brazos

industriosos i laboriosos; los que hai casi se pueden considerar muertos, así por la ignorancia de sus dueños como por su jenial ociosidad o mas bien sórdida pereza; i siendo escuela seguida la miseria, de ésta lo es la carencia de instrumentos apropósito para hacer menos pesada i mas ventajosa la labor del campo,

9. Esta la ejercen de un modo tan estraño e irregular como duro i poco ventajoso con un instrumento de madera, dispuesto como nuestros picos, a que llaman gualato; con él rompen la tierra i después con otros dos palos sueltos puntiagudos, que empujan con la barriga o estómago, la remueven algo mas con un trabajo estremadamente recio, prolongado i sin lograr profundar a mas de medio pié de la superficie de la tierra; así no les produce ella el aumento de frutos de que es capaz bien cultivada, pues por lo regular no escede de seis por uno sino rara vez. Verdad es que la excesiva abundancia de lluvias no solo les interrumpe las cosechas, sino tambien imposibilita las de granos en órden a duracion muchas veces; pero orijinándose este mal, en la mayor parte, del espesísimo bosque, removido este obstáculo en lo interior de las islas (conviene dejar intacto el de la marina, por ser una de las principales defensas de la provincia) se suscitaria un temple mas benigno, disminuyéndose las lluvias, aumentándose la ventilacion, i participando libremente los sembrados i demás plantas de la accion del sol, se sazonarian los frutos en tiempo oportuno.

10. Los españoles ponen la mayor atencion en el trigo i papas, los indios en estas últimas i en la cebada, porque ésta mezclada con alguna semilla de lino la emplean en chicha; en teniendo abundancia de esta bebida (se ha dicho que la hacen de manzana, i tambien de quinua i cauchau, que es una frutilla morada que da la luna) están tan contentos i dispuestos a sufrir cualesquiera necesidades, que importa poco en su consideracion consumir casi toda la cosecha en la chicha. El con uno de ésta se hace formando varias frecuentes gavillas de personas de uno i otro sexo, a que llaman bebiendas, donde efectivamente beben hasta quedar ebrios haciendo mil torpezas, i recordando con una cancion en idioma veliche, a que llaman pur-ru, ya con llanto, ya con furia, segun lo pide el verso, la memoria de su servidumbre o ajena dominacion. Concurrencias (son por lo regular de noche) detestables i dignas de absoluta prohibicion. Pero lo son mucho mas las asambleas mas numerosas a que llaman cahuines, que con todo de ser un bárbaro resto de jentilidad ruda, no se desdeñan algunos españoles de for-

marlas tambien, entregándose en ellas a todo jénero de excesos de gula i otros. Estas infames vilísimas juntas están prohibidas con graves penas, pero no dejan de practicarse, ya disimulada, ya furtivamente, algunas; a cuyo efecto se emplazan veinte i cinco, treinta o mas sujetos de ambos sexos; uno lleva una vaca, otro un ternero, aquel un par de cerdos, éste dos o tres carneros, el otro cordeiros, uno gallinas, otros pollos, botijas de chicha, aguardiente, chiguas de trigo, papas, harina, cebada, etc., etc., i así juntan víveres para seis, ocho o mas dias, se meten en una casa, i hasta que aquellos víveres no se consumen no se acaba el cahuin.

11. En órden a los ganados vacuno, lanar i caballar, yo pienso que la carencia de pastos ocasiona su corto número i creo que nunca será su procreacion como puede ser respecto al clima i demás circunstancias del pais, ínterin que el desmonte proporcionado del espeso bosque de que está cubierta esta isla i jeneralmente todas sus vecinas no les ofrezca abundancia de sitios apropósito para su manutencion, a cuya falta se agrega la intemperie que sufren sin guarecedero. Con todo, el lanar abunda bastante respecto a los otros; el de cerdo es bien numeroso, i en él consiste uno de los ramos principales de comercio así exterior como interior de esta provincia; el exterior en diez a doce mil jamones que anualmente se esportan de ella, i el interior en algunos jamones i la manteca que se saca, cuya mayor parte consumen los vecinos, i el resto, aunque corto, se esporta tambien.

12. El mar que circuye estas islas no abunda de peces en cantidad ni variedad para compararse con lo que crian otras costas; no obstante, si estos insulares tuviesen algun amor a la industria, ejercitándola en la pesca disminuirían sin duda su indijencia, porque no se da con tanta escasez que no pudiesen aumentar ese ramo de comercio, útil para el consumo de la provincia misma i otras de estos reinos. Tal cual raro sujeto se aplica algo a ella, pero sin los útiles necesarios para verificarla abundante, con prontitud, ni conocimientos para salarla i curarla de forma que dure sin inutilizarse, como el abadejo, tollo o cazon, i otros; los que destinan aquí al efecto son el robalo i las sardinas, que son escelentes i abundan bastante; del primero benefician cosa de cincuenta a sesenta quintales, el que se pierde pronto por falta de sal i de seca, i de las sardinas ciento i cincuenta mil poco mas o menos, la que, por exceso de seca al humo pierde mui pronto su aprecio; son de tan buena calidad i tamaño que pueden competir con las famosas de

nuestra Galicia vieja i se dan solo en esta provincia. Los pejerreyes, lisas i sierras abundan mucho, i yo no dificulto que haya tambien bastantes cabrillas, trambollos i otros peces de boqueo, porque son bien proveidas de peñascos las costas; pero no usando la pesca de cordel i caña sino la de red o corrales, no se ve sino un raro de aquellos, i tal cual corvina, que vara por acaso. En la poca pesca manifiestan bastante su pereza estos isleños; pero no así en la de marisco, porque es tan principal para su alimento que dudo pudiesen subsistir sin este auxilio que pródiga la naturaleza les ofrece en tanta abundancia, que a costa de poquísimo trabajo adquieren cuanto quieren, i de tan varias clases, que en solo esta provincia hai casi todos los que se conocen en Europa.

13. Por lo que respecta a las maderas que se producen en esta isla i sus contiguas, yo me persuado, o mas bien tengo por sin duda, que cultivadas con el método debido serían diversamente útiles de lo que han sido i son sirviéndose de ellas segun se practica. Tiéncense por de mui corta duracion para habitaciones i otros edificios, i por casi enteramente inútiles para la construccion de bajeles. ¿I por qué? Porque no se reflexiona en el tiempo i modo en que la cortan i emplean, ya sea para unas, ya para otras obras: van al monte i cortan la primera que se les presenta apropósito en orden al tamaño o figura que solicitan, i a renglon seguido vienen a colocarla en el edificio que fabrican. ¿Que union estable, que duracion ha de tener en él bajo estos principios? La que se nota. O el edificio es hidráulico, pongo por ejemplo una embarcacion: a los tres o cuatro años de haber salido de su astillero, o ya las ligeras carenas o recorridas repetidas que le han dado la dejan casi sin una pieza de las que sacó de él, o está en estado de necesitar una carena formal de mas costo que el valor de la embarcacion i acaso de las utilidades que ha producido tambien. O el edificio es fortificacion, habitacion, etc.: está continuamente necesitando reparos, i de no suministrárselos se sigue su pronta ruina, con notable perjuicio del dueño en particular i del estado en jeneral.

14. Es inconcuso que las maderas de la zona tórrida son las mas escelentes del mundo para toda suerte de fábricas, porque teniendo humedad suficiente, la accion del calor es mucho mas permanente i activa que fuera de ella, i vigoriza, enjuga i pone aptas las maderas para ser empleadas inmediatamente en las obras, i aun con todo no se emplean con precipitacion, se les da algun tiempo despues del corte metódico para la mayor perma-

nencia. ¿Como, pues, las de este país, de excesiva humedad, corto tiempo de calor, poca accion de éste i de ventilacion por lo tupido o cerrado de los bosques, han de ser durables sin beneficio alguno? Háganse desmontes proporcionados para que el sol i el aire las enjuguen algo i las observaciones de la vida de los árboles, esto es, la edad de incremento, perfeccion i decadencia de cada una de las especies de que se hace uso mas jeneral o preciso, para hacer los cortes en tiempo útil a su estado o estacion o a lo menos córtese tiempo antes de ser empleadas en los edificios i otras obras, i se falsificará sin duda el concepto i pretendida esperiencia de su inutilidad. Porque, a la verdad, no parece se presenta otra razon que la del cultivo, para que en las costas setentrionales de España i demás países de la Europa situados ya en iguales, ya en mucho mas húmedos i ríjidos temperamentos que el de esta isla, duren con regularidad el inmenso número de embarcaciones i demas cdi-ficios que se construyen en ellos de maderas del propio suelo.

15. Entre la grande variedad de las que se encuentran aquí, son de mayor aprecio por su consistencia i duracion las siguientes. La luma es la mas sólida de todas, mui apropósito para almas de cabrestantes, ..... roldanas i sus pernos, molinetes, ejes de cureñas i espeques, la que abunda i dura mucho. El pelú es mui semejante a la misma que llaman sucupira en el Brasil, de que construyen los portugueses los esqueletos de casi todas sus embarcaciones, por su bien conocida permanencia; pero aquí solo puede servir para las mui medianas, como de 20 a 25 varas de eslora o largo, así porque desde cerca de la superficie de la tierra empieza a ser mui ramoso su árbol (es el de mas menuda hoja que he visto jamás) como por su poca corpulencia; es la mejor madera para ligazones i ofrece muchos piques o últimas cuadernas de popa i proa i curvas, pero no abunda ni hai cantidad unida, sino árboles dispersos. El ciprés es de diversísima testura del de Europa, i solo semejante en la rectitud con que crece e imita mucho al pino de Flandes en color i docilidad i algo en la testura i olor; es apropósito para arboladuras, baos i otras piezas que se aproximan a recetas en la construccion de bajeles, para tablonería de cubiertas i gualderas de cureñaje i particularmente para toda obra de tallas; es tambien de mucha duracion, pero no abundante. El avellano, su flor, hoja i fruta mui distinta de la de su nombre, su testura semejante a la de nuestra haya, pero de fibra mas desunida; es bueno para toda suerte de tablazon, especialmente para fondos de navíos,

por su duracion en el agua salada, para cucharros i remos por su elasticidad i para motonería de todas clases. El ciruelillo es de la misma testura del avellano, pero de fibra mas delicada i unida, por consecuencia mejor que aquel para motonería, aunque no tan apropósito para remos, por su demasiada elasticidad, i es tambien mui bueno para tablazon de fondos de embarcaciones. El ralral imita al cedro en el color i algo en la testura, pero es mas sólido, es mui buena madera, especialmente para tablonería i toda obra de talla, por su docilidad para la labor i permanencia. El mañihue o mañiu, imita algo al box, pero no es tan sólido ni amarillo; es bueno para puntalería de entre cubiertas, galones i otras obras de adorno. El melí, bueno para ligazones i curvería, i lo mismo el roble (éste es mui diferente en testura del de Europa i de mucho menos consistencia), arrayan, laurel (tambien se hace uso de este para remos i tablas) i el ulmo, que todos, incluyendo el avellano, abundan bastante. Estas maderas, acopiadas en almacenes apropósito o bajo tinglados, con anticipacion algo considerable al tiempo de haber de servirse de ellas, no me parece dudable serían de mui distinta permanencia de lo que son haciendo uso de ellas inmediatamente a su corte, pues éste es, segun comprendo, un principio ruinoso para buena union i duracion de todas las obras que se hacen de cualesquiera clase de maderas, i por otra parte, nada pienso hai sobre la tierra que el cultivo no mejore. I adviértase que siendo de madera todos los edificios de esta provincia, le es mui fácil i poco gravoso a la real hacienda tener hechos acopios de este jénero, no solo para hacer de nuevo los que se necesiten o conservar separados los del rei que hai (los mas están en mal estado), sino tambien para hacer remisiones a Lima, cuando el superior gobierno lo determinase así, como se ha verificado otras veces i hoi se debe verificar tambien, respecto a haber anticipada órden para ello.

16. Además de las espresadas hai otras muchas clases de maderas de que no hacen otro uso comun que el de quema, de que es grande el consumo, porque estas jentes, mas bien por costumbres que por necesidad, nacen, viven i mueren en la inmediacion del fuego que arde continuamente en sus habitaciones. Hai tambien la nombrada mechai, que cuando no sea la misma es mui semejante a la que llamamos moral, con la que tiñen de amarillo sus lanas; pero es tan pequeño este árbol que sin violencia se puede colocan en la clase de los arbustos; i lo mismo el pellupellu, que emplear

en embutidos de cajuelitas i papeleras; éste no es tan sólido como el naranjo, que en Europa suelen destinar al mismo uso, pero es mucho mas blanco.

17. He escluido de la enumeracion de maderas anterior la del alerce, así porque no se da en la isla de Chiloé ni sus inmediatas sino un raro arbolito, como por tratar por separado de ella. Esta excelente madera forma, como se ha dicho, el ramo mas activo de comercio de esta provincia, que consiste en algo mas de 200 000 tablas de a 3 varas de largo, un palmo de ancho i una pulgada escasa de grueso; ella, aunque hai quien la coloque en la clase de los cedros, me parece una especie de pino colorado, poco resinoso pero de bastante elasticidad, que se cria en el continente firme; sus árboles crecen mui rectos, con estraordinaria sanidad i permanencia; son de suma docilidad para la labor i tan robustos i corpulentos que no es estraño sacar de uno 500 o 600 tablas de la medida espresada (se ha visto dar 1000 un solo árbol) i es comun no derribar ninguno de quien no puedan sacar a lo menos 200; es buena para arboladuras i mucho mejor para tablazon de todas vitolas o gruesos; de mucha duracion espuesta a toda intemperie i casi incorruptible en el agua salada, es tambien mui buena para duelas, aunque no de tanta fortaleza como nuestro roble; i de su corteza, que es mui filamentosa i suave, se hace con facilidad una estopa (es con la que calafatean las embarcaciones que se construyen aquí) que, además de su grande duracion en el agua, no necesitan breca ni otro betun alguno las costuras que se cubren con ella. La lástima es que esta madera se da casi en las faldas occidentales de la gran cordillera nevada, distante 30 i mas leguas de este puerto, i sin camino apropósito para la conduccion de dichos sitios hasta la marina, lo que hace a estos moradores estremamente penosa la citada ocupacion; i si no se cree absolutamente necesario el uso de la espresada madera en el Perú, que es para donde se esporta casi toda, dificulto que dentro de pocos años pueda considerarse este ramo el de comercio activo de la provincia, como lo ha sido hasta ahora, porque los lugares de cortes se alejan, el trabajo de la conduccion crece, i para sufragar en algun modo éste, respecto a subsistir el mismo corto valor del efecto, disminuyen las dimensiones de las piezas, segun su destinacion, porque no son aplicables a algunas obras, como lo eran antes, i lo fueran hoi dándoles a las tablas la medida antigua. A lo dicho se sigue no solicitar los mercaderes la estraccion del citado ramo,

i por último la funesta consecuencia de aumentarse considerablemente la miseria de la provincia.

18. Los astilleros (así llaman a los sitios donde hacen los cortes) mas frecuentados i de donde sale el mayor número de tablas están en la jurisdiccion de Calbuco, i son Contao, el estero de Coitue, el rio de Coihuin, Cayenel i la manga distante de 8 a 9 leguas del fuerte de Calbuco i de 22 a 24 de este puerto de San Carlos, esto es por lo que hace a navegacion, a que se deben agregar 6 o 8 mas que hai desde la orilla del mar hasta el lugar donde hacen las tablas, que conducen al hombro por un terreno áspero, quebrado i con frecuentes precipicios, que solo les permiten cargar casi la mitad de lo que pudieran por un terreno i camino regular. En el partido de Carelmapu hai otros astilleros a los cuales se dirijen por el rio Palihué, que tambien llaman de la Cordillera, cuya boca está una legua escasa al oeste del fuerte de Maullin i de siete a ocho al norte de San Carlos; en dicho lugar no es tanto el trabajo de conduccion como en los anteriores, pero tampoco es tanta la abundancia de los alerces, por cuya causa solo se sacan por esta parte de veinte i cinco a treinta mil tablas al año.

19. Las manufacturas de industria de estos insulares i de que forman su comercio, tanto interior como exterior, consisten en las tablas de alerce dichas; los diez o doce mil jamones citados; de seis a ocho ponchos finos, de valor aquí de sesenta a ochenta pesos; de novecientos a mil de los que llaman toltenes, de valor de diez a doce pesos; cosa de dos mil bordillos, que el rei abona a peso en el cobro de tributos; cien colchas bordadas, de valor de ocho a nueve pesos; de cincuenta a sesenta quintales de pescado seco, de valor de once a doce pesos quintal; cosa de ciento cincuenta mil sardinas curadas, que regulan a dos pesos el millar; pocas lumas i guiones de ellas; algunos remos i tablas de avellano i laurel; corta cantidad de sayal i menor de lienzo burdo, i barbas de ballena, cuyos efectos, respecto a los valores i cantidades citados, i puestos a precio de cuatro reales (es el corriente) cada jamon, i las tablas a real i tres octavos, resulta por valor próximo de los jéneros de industria que salen al año de esta provincia la cantidad de sesenta mil pesos. Antiguamente era tambien produccion, aunque en corta cantidad, de estas playas, el ámbar; pero hoi, ya sea porque no se da con aquella tal cual abundancia, o ya porque no se solicita con el conato que antes, es lo cierto que solo se ve un raro pedacito i que no hai ese ramito de utilidad.

20. Parte considerable de jéneros de la misma especie son de consumo de la provincia i por consiguiente forman en parte su comercio interior; pero las cantidades citadas de ellos, a escepcion del sayal i lienzo, se esportan de ella i hacen su comercio exterior. El modo de ejecutar éste es por via de permuta o cambio con los jéneros de la Europa (llaman de Castilla) de que hacen uso, i son bayetas, lienzos ordinarios, zarazas, angaripolas, cintas estampadas, listonería de Granada, paños de segunda, papel, hilo, pocos tripes i buches i toda suerte de quincallería, de los cuales estos últimos, las bayetas, lienzo, listonería i papel tienen el mayor consumo, i mui crecidos los efectos que llaman de la tierra, esto es, producciones de estos reinos, que son paño de Quito, pañete, bayeta, tocuyo, aguardiente, azúcar, yerba del Paraguai, añil, sal, ají, jabon, miel, palo de tinte o del Brasil, sebo, poco vino i azufre, i algunas otras frioleras de poca cantidad (por ser ramo de real hacienda prescindo del tabaco de humo, de que se hace bastante gasto, con motivo del uso igual de hombres i mujeres). Todos los jéneros espresados, cuyo valor se regula próximamente en la cantidad de sesenta i cinco mil pesos, trasportan anualmente tres o cuatro i a veces mas embarcaciones del comercio de Lima, i esportan los dichos de la provincia, permutando unos por otros, i llevándose además en plata la mayor parte del situado real destinado al pago de la tropa i demás empleados del servicio del rei.

21. En esa permuta o cambio parece que siempre ha estado perjudicada la provincia, respecto a que lejos de advertirse en ella el incremento que debía proporcionarle la negociacion recíprocamente equitativa, se nota decremento, segun la voz unánime de la jente de esperiencia, para lo cual no se necesita mas comprobante que esportar menos valor de producciones del propio suelo que el de los que reciben de los estraños. Sin embargo de lo dicho en órden al jenio de los moradores, es menester confesar que a sus producciones se les ha considerado i considera menos valor que el lejítimo, al mismo tiempo que han recibido mui recargadas las estrañas; i a la limitada esportacion en dos o tres buques, i a veces en uno solo de los medianos de dicho jiro, hasta de mui pocos años a esta parte, que viaja el mayor número citado; pero, subsistiendo la misma desigualdad de compra i venta, ha subsistido tambien el ningun fomento o mas bien paulatina decadencia de la provincia, i me parece que ésta se tocaría mucho mas sensiblemente dentro de mui poco tiempo, a menos de no sacrificar la real hacienda,

si se adoptase el mal reflexionado proyecto de que el rei jire dicho comercio por su cuenta, como se ha procurado i procuran aun informando a S. M. este cabildo de miserables ignorantes i seducidos, las grandes ventajas que se seguirían en este caso al erario real i a la provincia.

22. Llamo mal reflexionado al dicho proyecto porque, prescindiendo de otras muchas razones que hai para considerarlo tal, basta recordar algo de la historia, en órden al comercio así terrestre como marítimo de todas las naciones i de casi todos los siglos, para convencerse de que a la cantidad i variedad de efectos en jiro, libertad i franqueza de él, han debido las mayores monarquías su opulencia, i, descendiendo, las repúblicas, provincias i pueblos particulares, tanto en numerosa poblacion, fuerza i riqueza, como en ciencias, artes i civilizacion. ¿Que es, pues, lo que constituye opulentos los pueblos, por lo jeneral, sino la mutua comunicacion i tráfico de unas jentes con otras i sus resultas? I si no, nótese los que no lo han tenido ni tienen ¿que han sido, ni que son, sino unos pueblos salvajes de poca jente i miseria? I la miseria ¿que otra cosa hace mas frecuentemente que impossibilitar los matrimonios, por la regla jeneral que el hombre que apenas puede sustentarse a sí huye de cargarse con la obligacion de haber de sustentar a otros? ¿I que se sigue de esto, sino el no producirse los brazos necesarios para la agricultura i demás artes? Esta es, a mi ver, una de las razones mas poderosas, esto es, la miseria, dimanada de donde dimana, del corto número de habitantes que tiene esta provincia si, como se dijo al principio, se llevan en cuenta los años que ha se pobló i la estension del terreno, cuyo indiscreto repartimento es tambien razon fuerte para impedir el progreso de la agricultura i poblacion, respecto a que la esperiencia tiene acreditado que una crecida porcion de terreno dividida entre quince, veinte o mas hombres, fructifica mucho mas que perteneciendo a uno solo. En esto me parece funda el señor Campomanes, en su *Industria popular*, la miseria de los habitantes de la Andalucía respecto a los de otras provincias de España, mucho menos fértiles que aquella, lo que tambien se puede apropiarse mui bien a esta de Chiloé, donde sobra terreno realengo baldío que repartir entre muchos vecinos tan pobres que no tienen un palmo propio fuera del techo pajizo de su choza, al paso que otros poseen leguas enteras que conservan siempre eriales; i no tienen estos últimos que recurrir, como recurren, a que la causa de no cultivar sus grandes posesio-

nes es la de haberles quitado el año de 1781 los indios de encomienda, pues ni en sus personas, casas ni heredades presentan el mas leve indicio de haberse aprovechado de aquella abundancia de brazos que, como encomenderos, tenían anteriormente.

23. Volviendo, pues, al citado proyecto, digo que me parece uno de los mas ruinosos que pudieran darse para una provincia que importa i quiere el rei se fomente por cuantos medios sean dables. Dé en hora buena S. M. (cuando se conciba absolutamente preciso; que no me parece tal antes de emplear otros muchos medios que puede haber para fomentar los pueblos) una o mas embarcaciones, pero sea como se dieron a las islas Canarias i Filipinas, esto es, los buques para que estos moradores esporten sus jéneros de industria i trasporten los de fuera que necesiten libremente los años que la piedad del rei tenga a bien, para que la provincia se fomente i ponga en estado no solo de no necesitar dichos sufragios, sino de exonerar al real erario de los costos de ellos, i acaso con ventaja, como hicieron los de las Canarias.

24. Por último, la situacion natural de esta isla de Chiloé la hace ser (sin disputa en mi concepto) la posesion marítima mas ventajosa de todas las costas de Chile i Perú, para temer que los enemigos que pueda tener la nacion intenten ocuparla i hacerla una colonia respetable i permanente; el puerto de San Carlos, el de la capital Castro i demás que se espresan en los diarios i derrotas que anteceden proporcionan seguridad cómoda a inmenso número de embarcaciones de todos portes; el espeso bosque de que está cubierta ofrece las maderas que se han citado i otras, las que cultivadas con el método i cuidado de las de Europa, no me parece hai razon de dudar que resultasen útiles para la construccion de bajeles, o a lo menos para subvenir a los reparos que hubiesen menester los que viajasen aquí i otras obras. Ella es ciertísimo que está poco menos que con una total indefensa, sin que obsten las fortificaciones provisionales que tiene, pues unas son mui reducidas e inútiles otras, i todas montones de tierra derrumbados i algunas arruinadas de intento; ni el tener cerca de cien piezas de artillería de bronce i fierro, de los calibres desde veinte i cuatro a menor de buen servicio, mas de cuatro mil fusiles buenos, mui suficiente número de pistolas, armas blancas, municiones i pertrechos; ni el que se diga e informe hai treinta i ocho compañías de infantería i caballería i dos de artillería de milicias, que hacen servicio sin sueldo, i dos pagadas, una de infantería con setenta i

siete hombres, otra de dragones con el mismo número, i un destacamento de artillería de treinta i un hombres, pues no hai un soldado propiamente tal en ellas. Por esta razon juzgo que un par de fragatas bien guarnecidas pueden triunfar de la isla i poseerla casi dos años sin noticia ni oposicion alguna por nuestra parte, pues no teniendo otra comunicacion que la marítima con los reinos del Perú i Chile i con embarcaciones no solo débiles sino enteramente indefensas, que viajan solo en el corto tiempo de verano, interceptadas éstas en el primer año, solo por una remota casualidad feliz o por conjetura podría ser auxiliada la provincia casi a fines del segundo. La miseria de sus habitantes es tan positiva que la única diferencia sustancial que hai entre el mas rico i el mas pobre solo es la de acopiar el primero algun trigo, cebada i papas mas que el segundo, para no padecer tan estrecha indijencia en el tiempo de siembras i sazon de los frutos; ningun vecino hai que pueda sostener el uso del pan i carne todo el año en su casa, i mui raro el que sea capaz de manifestar cien pesos de caudal. Es consiguiente, pues, que necesita de fomento activo, que el rei lo desea i ordena con repeticion i con la mayor eficacia novísimamente se procure por todos medios. ¿Pues porqué no se pone a cubierto de una invasion? ¿Porqué sus vecinos no logran los efectos propios del amor, piedad i liberal munificencia de un soberano que no aspira mas a otra cosa que a la mayor felicidad de todos sus vasallos i mui particularmente de estos remotos i casi desvalidos, sino que antes al contrario se les carga, oprime i abate mas, con nuevas exacciones, restricciones i trabajos personales casi continuos, intempestivos i sin usufructo alguno? Parece preciso decir que, no obstante de ser la voluntad del monarca la espresada, falta lo esencial, que es quien mande inmediatamente la provincia con intelijencia, humanidad, desinterés propio, i en una palabra, que comprenda el verdadero espíritu de las leyes, a beneficio de la sociedad i del estado, que es la purísima recta intencion del soberano, para lograr el fomento que se le desea i, vuelvo a repetir, que importa.

25. Entre cuantos gobiernos particulares tiene el rei en todos sus vastísimos dominios, creo que hai mui pocos para quienes sea necesario mas seria reflexion en escojer el sujeto que se destine a ocuparlos que para el de esta provincia. Su situacion, la carencia de pronta comunicacion con las capitales i superiores tribunales de justicia de estos reinos i la miseria e incultura de los que la

habitan, le proporcionan al jefe un gobierno casi despótico, i siendo moralmente cierto que el hombre, por lo jeneral, con la fuerza en la mano es difícil que no se sirva de ella segun le sujieren sus pasiones, jenio i modo de pensar, teniendo la desgracia de no ser éste arreglado, no hai mas lei que la del capricho o antojo del que manda; i de aquí es que las resultas del difícil prolongado recurso a la superioridad no solo no se cumplen, sino que suelen despreciarse con la mayor insolencia, i sigue la opresion i vejaciones impunes en el jefe, tanto mas perjudiciales cuanto éste adopte mas íntimamente por máxima de primera necesidad el bárbaro principio de la independenciam; i no falta miserable idiota que se presume, jacte e intente persuadir que depende única e inmediatamente (no es nada) del soberano mismo. En la incultura i rudeza de estas jentes encuentran la mas pronta creencia semejantes desatinos, de donde resulta la perniciosísima servil condescendencia de los jueces subalternos elejidos i autorizados por el gobernador a cuanto éste quiere, hasta hacer que el cabildo, a nombre de toda la provincia, dirija (sin embargo de la prohibicion que hai para ello) directamente al rei informes diciendo: que el gobernador que acaba de llegar es un Abrahan en la probidad, un Salomon en la sabiduría o la biblioteca de Tolomeo animada, un Julio César en el valor i pericia militar, un Felipe II en la prudencia, un Sixto V en la justicia, un Tito en la clemencia, i por último, una nueva brillante antorcha que hace amanecer los dias serenos i alegres en la provincia i llenar sus campos de flores i frutos, fijando la época feliz de la abundancia, aunque a renglon seguido les haga hacer otra representacion en que pidan les estanquen el tabaco i envíen papel sellado, como les hizo hacer quien lo mandaba en los años de 65 i 74 de este siglo, desde cuyo tiempo están con esas pensiones, de que la piedad del soberano los tenia esceptuados en consideracion a su miseria.

26. De estos hechos constantes i otros que pudiera referir se puede comprender que talento, que juicio, que cultura tienen estos jueces territoriales, que asenso i concepto merecen i quien podrá considerar padres de la patria a los miembros de que se compone el cabildo de la capital, formado de dos alcaldes ordinarios de primero i segundo voto, seis rejidores, entre quienes hai dos con título de alcaldes de la santa hermandad, cuyos ocho vocales se elijen todos los años por el cabildo del anterior, pero no libre i espontáneamente, sino al arbitrio del jefe, cuya voluntariedad es la decisiva,

i si hai algun patricio cuya alma racional, en fuerza de tal, dé luz alguna de la servidumbre en que está i quiere respirar, con la queja, la fuerza, el miedo, escasas facultades i prision natural en que habita, le sofocan.

27. En esta lastimosa constitucion se halla hoi la provincia i pienso no solo que estará, sino que, lejos de lograr fomento, irá en decadencia, como va a toda prisa, si no se destina a mandarla sujeto de las circunstancias espresadas, que no piense íntima i principalmente en sí (segun la práctica comun) sino en cuanto sea a beneficio verdadero del estado i de estos pobres insulares; porque pensar que sea apropósito para un mando de esta especie un cualquiera de los que los pretenden, que por lo regular solo piensan por que medio arribarán a la alta fortuna de que se lisonjean acreedores, sea por el de ser benéficos a los demás hombres, parece quimera, por lo raro que ha sido i es pensar i obrar con esta probidad. En suma, un gobernador así despótico, con tanta falta de la inteligencia i recta intencion necesaria como sobra de avaricia; unos jueces subalternos míseros incultos venales todos; una milicia o tropa con el supuesto nombre de veterana, compuesta de 185 hombres, tan distantes de espíritu i disciplina como íntimamente poseidos de una ridícula soez altanería para con el paisanaje, rejida por 7 o 8 oficiales (padres, tios, suegros, cuñados, etc., de los soldados) abandonados a la ociosidad i monopolio; i unas pensiones establecidas sin duda sobre siniestros informes i recaudadas inmediatamente sin aquella equidad que exige la mísera constitucion de estas jentes, son todos unos principios capaces no solo de no fomentar sino de hacer decaer i aun abatir al pueblo mas bien morijerado. ¿Que hará, pues, con uno que jamás lo ha sido, si puede ser, mientras se mantenga como se ha espresado i disperso? Será inculto, semibárbaro, ocioso, pobre i por consecuencia nunca útil, sinó gravoso al estado, i aun perniciosísimo si llega (como puede ser sin mucha dificultad) a ser presa de un enemigo civilizado. Porque esta isla es la que con propiedad debe llamarse llave de estos reinos del Perú i Chile, no la plaza de Valdivia, que no sé por que razon haya merecido este concepto, pues careciendo de puerto apropósito para admitir la cantidad de embarcaciones de respetable porte (apenas pueden estar dos resguardadas de los impetuosos vientos que reinan lo mas del año), nunca parece que puede ser temible ni duradera su posesion ni la de cualesquiera otra de nuestras plazas i poblaciones del continente firme por una

potencia extranjera, de lo que son bastante prueba las expediciones de Drake, Cavendish, Leclerc, David i otros ingleses i holandeses en dicha Valdivia, Valparaiso, Lima, Guayaquil, etc.; i aunque en esta isla de Chiloé no han dejado de hacer tambien sus tentativas, como en 1600 Baltasar Cordes, en 1615 Jorje Spilbergen, en 1643 Enrique Brouwer, i en 1720 Clipperton<sup>46</sup>, siendo su principal objeto la piratería, como lo verificaron con afrenta de la humanidad, i por otra parte no hallándose con fuerzas ni apoyo suficientes para una conquista, no pensaron en ella. El holandés Brouwer sí tenía bastantes fuerzas para hacerla i además poseía su nacion lo mas del Brasil, de donde podía ser socorrido con mucha mas prontitud que de Europa; pero sus miras se dirijían (con poca reflexion) a Valdivia, a la que en efecto atacó el propio año de 43 i poco despues desamparó. Hoi subsisten casi enteros los hornos para pan que fabricaron como a distancia de 3 millas de la plaza, en la orilla del rio, i en el brazo de éste que llaman Tornagaleones, los fragmentos de una de sus embarcaciones, que varada no pudieron o no quisieron sacar.

28. Concluyo, pues, con parecerme: que un jefe apto, 300 o 400 hombres de tropa propiamente veterana, con sus correspondientes oficiales de intelijencia i honor, mozos hábiles algunos de aquellos en la labor del campo i otros en artes liberales i mecánicas, para infundir en estos habitantes espíritu militar i amor a las armas, i estimularlos, con el ejemplo, que es el orador mas elocuente i persuasivo, a las utilidades que produce la agricultura bien ejercida i demás especies de industria; repartimento discreto de las tierras (documentando con instrumentos autorizados en la mejor forma a los que se les dé posesion de alguna parte, para que en todo tiempo prueben la lejitimidad con que la poseen i no queden espuestos, como lo están los mas de los actuales poseedores, a la mera tradicion i venalidad de los jueces territoriales, causando notables perjuicios, interminables pleitos i multitud de enemistades irreconciliables), para que así todos tengan (me parece muy posible) propiedad incontestable de alguna parte, para labrar-

---

46. Se ha restablecido aquí la verdadera ortografía de todos estos nombres, desfigurados algunos de la manera mas extraña por Moraleda, a imitacion de otros escritores españoles de la época; a Spilbergen lo llama Espilberg, a Brouwer, Breant, etc. Véase a este respecto una interesante nota del capítulo 11º del tomo 4º de la *Historia Jeneral de Chile* por don Diego Barros Arana.

Ja con aquel conato i fruto que tantas ventajas hace al que se emplea en terreno ajeno o arrendado; comercio franco, tanto interior como exterior, libre de derechos reales por el tiempo que la piedad del soberano juzgue conveniente; camino por tierra desde el partido de Carclmapu a la plaza de Valdivia i del puerto de San Carlos a la capital de la isla i otros puntos de la costa, especialmente oriental de ella, i el desmonte proporcionado de la maleza que cubre casi enteramente la provincia, la pondrían en muy pocos años en un respetable pié de defensa, con 2500 o 3000 hombres de tropa arreglada i milicias bien disciplinadas, capaces de oponerse al enemigo mas activo, respecto a lo mucho que la naturaleza favorece al intento con lo inaccesible de las costas dichas i terreno, cuidando como punto de absoluta necesidad instruir perfectamente en el método de hacer la guerra de montaña o emboscada a dichas tropas, que son fortificaciones mas importantes en posesiones de esta naturaleza, donde hai multitud de sitios donde hacer cómodos desembarcos; se lograría la civilizacion o cultura de estas jentes, mayormente si se lograra reducirlas a formar pueblos; cesaría su inmediata opresion por el fácil recurso a tribunales superiores por medio del importantísimo camino a Valdivia, que proporcionaría tambien los socorros posibles en cualesquiera urgencia; florecería la industria, el temperamento sería mas benigno i el suelo menos estéril o infecundo para la mayor parte de las producciones de climas semejantes, i que por consecuencia, lejos de ser como hoi es gravosa al erario real, útil a lo menos en inhibirlo del situado de 14 000 pesos que viene anualmente de Lima i de 23 a 25 mas que se recojen aquí de alcabalas, tributos i otros ramos de real hacienda para el pago de la oficialidad, tropa i demás empleados del servicio del rei, que son los siguientes:

	Pesos	Rls.
Un gobernador, comandante jeneral de la provincia, con sueldo anual de.....	6600	
Un ayudante de plaza, con.....	300	
Un capellan de la tropa, con.....	180	
Dos cirujanos, cada uno con.....	300	

*Compañía de dragones*

La manda un teniente, con.....	271	4
Tiene tres sarjentos, cada uno con.....	159	7½

	Pesos Rls.
Ocho cabos, cada uno con.....	102
Dos tambores, un pífano i setenta i tres soldados, cada uno con.....	96
<i>Compañía de infantería</i>	
Un capitán, con.....	600
Un alférez, con.....	204
Tres sarjentos, cada uno con.....	123
Ocho cabos, cada uno con.....	84
Dos tambores, un pífano i sesenta i tres soldados, cada uno con.....	78
<i>Destacamiento de artillería</i>	
Un capitán, con.....	480
Dos sarjentos, cada uno con.....	108
Tres cabos, cada uno con.....	90
Veinte i seis soldados, cada uno con.....	84
<i>Asamblea para instruccion de milicias</i>	
Dos tenientes, cada uno con.....	480
Tres sarjentos, cada uno con.....	312
Un tambor mayor, con.....	312
Ocho cabos, cada uno con.....	264
<i>Real hacienda</i>	
Un ministro principal, que subordinado al gobernador e intendente, tiene en sí todos los ramos de ella, como alcabala, tributos, tabaco, etc., con.....	1600
Un oficial interventor, con.....	800
Otro oficial, con.....	300
Un guarda almacén, con.....	150
Un guarda mayor, con.....	150
Un escribano, con.....	300
<i>Curatos</i>	
El de la capital Castro, tiene al año.....	180
Los de Chacao i Calbuco, tienen lo mismo, pero el uno vacó este año i el otro de Calbuco ha muchos años que lo está.	
Los misioneros son por lo regular quince, i cada uno tiene anualmente de sínodo doscientos i cincuenta pesos, cuyas	

	Pesos Rls.
cantidades, que unidas ascienden a tres mil setecientos i cincuenta, percibe el procurador en Lima, remitiéndolos a esta provincia invertidos en los víveres de que ella carece i son necesarios a la subsistencia de los citados misioneros...	3750
A los indios de Calbuco e isla de Abtao tiene asignado el rei trescientos pesos anuales para que se los repartan, en atencion a su fidelidad i buenos servicios.....	300
Un albañil con título de maestro mayor (ni ha ejercido ni hai en toda la provincia en que ejerza su profesion), con sueldo anual de.....	912

De forma que los sueldos pagados del erario real en la provincia ascienden anualmente a la cantidad de 38 488 pesos i 2½ reales. El producto de los 1736 indios tributarios que tiene, a razon de 5 pesos cada uno, asciende a 8680 pesos. El de alcabala i almojari-fazgo (computados los años de 86 i 87) a 8019 pesos i 1 real. El de tabacos, computados tambien dichos años, a 8786 pesos i 2½ reales; i así, uniendo el consumo de naipes i el corte que debe haber de papel sellado (en solo el año pasado i el presente se ha hecho mas consumo de dicho papel que en quince o veinte anteriores, por las circunstancias del jefe que manda), resulta que el producto total de los derechos reales que se cobra en esta provincia es mui próximamente 25 600 pesos al año.

#### N O T A

Que en órden al estado eclesiástico i pasto espiritual de esta provincia nada se ha dicho, porque, al paso que no se puede dejar de mirar con el mayor dolor, faltan voces con que significar lo que se experimenta en el particular; i así solo diré que la provincia pertenece al obispado de la Concepcion; que solo tiene tres curatos de colocacion real, que son el de la capital Castro, con el título de provisor vicario jeneral, i con facultades del diocesano para dispensar desde el tercer grado de parentesco inclusive, las que aquí ejerce incesantemente; el del Chacao, que tambien es capellan de la tropa i reside en San Carlos, el que está vacante i servido interinamente por un misionero desde abril de este año, por fallecimiento de su cura propio, i el de San Miguel de Calbuco, que ha

algunos años está también servido por los misioneros. Que la dispersión citada de las habitaciones, la distancia de los lugares de residencia de los párrocos a ella, tanto en esta isla grande como en las contiguas; los riesgos positivos que ofrece con mucha frecuencia el mar, vientos i detenciones precisas que ocasionan las mareas, el tiempo i lo fragoso de los caminos (no hai uno que merezca llamarse medianamente bueno), i la jenial desidia o lastimoso abandono de estas jentes para avisar con oportunidad a los eclesiásticos, son causa de que mas de la mitad de los que mueren acaben sin los ausilios espirituales que a los católicos nos presta el mundo al salir de él, los cuales comprendo serán muchas veces decisivos de la eterna felicidad de las almas. Que para reparar tan enorme mal i que se cumpla la principal píisima intencion de los reyes católicos en el descubrimiento i conquista de la América i de sus augustos sucesores en la conservacion de ella, esto es, la propagacion de nuestra santa fe, no son bastante los quince religiosos misioneros que, distribuidos con economía estrecha en la provincia, procuran incesantemente, con indecibles incomodidades i riesgos, desempeñar las obligaciones de los párrocos. Que el obispado de Concepcion no da el número i calidad de sujetos que se necesita para ocupar los curatos de su inmediato distrito, por la constante jeneral desapplicacion de aquellas jentes al estado eclesiástico, de que resulta que cuando puede enviar alguno a esta provincia está principiando a vivir i en los primeros bostezos del juicio i de la instruccion. ¿Que doctrina sólida, pues, le debe, por lo jeneral, acompañar en esa edad para cura de almas? ¿Que máximas de piedad i buen ejemplo inspirará a unos feligreses incultos cual son los suyos? ¿Que ausilios comunicará i que vida arreglada establecerá un mozo en un pueblo disperso i misero, cuya situacion local, naturaleza de clima, i jénero de vida de los que lo forman contribuye infinito a la pereza que les domina i demás defectos que se les notan aun a primera vista? Parece preciso decir que solo por una particular providencia del Altísimo podrá desempeñar un muchacho (mayormente si es de la propia provincia) semejantes gravísimos encargos. Por estas razones juzgo deba hacerse conocer a la superioridad que parece mas conveniente al servicio de Dios, del rei i de la provincia, que así como los misioneros en caridad i con inmensos trabajos ejercen todas las obligaciones de los curas seculares, los ejerciesen proveyendo los curatos en propiedad. Finalmente, no me parece dudable que los claustros

en que se educan los regulares imprimen, por lo jeneral, diverso espíritu de sujecion para el resto de vida; que las escuelas i casas en que se crian los seculares (dedúzcase quanto importa esta consideracion al pueblo de que se trata), tampoco tiene duda que la relijion que hai en la provincia i tal cual civilidad e instruccion, a los misioneros se debe; que el número de éstos es mui corto para subvenir a las necesidades espirituales dichas anteriormente, i por consecuencia es necesario aumento de eclesiásticos regulares o seculares, porque estas jentes no solo de los citados tan interesantes ausilios, sino tambien de principios i práctica de educacion cristiana, tiene infinita necesidad.

San Carlos de Chiloé, 20 de agosto de 1789.

JOSÉ MANUEL DE MORALEDA.

---

ADVERTENCIA

Habiéndose formado esta suscinta descripcion en el tiempo que espresa la fecha, se hace preciso advertir: que habiendo depuesto el superior gobierno de estos reinos del mando de la provincia a don Francisco Hurtado en noviembre del propio año de 88, lo que se sirvió S. M. aprobar, nombrando para el gobierno de ella al capitan de navío don Pedro de Cañaverál, el interino gobernador, coronel de los reales ejércitos don Francisco Garoz, trajo orden de levantar tres compañías mas de infantería veterana (lo que verificó luego con una); que a toda la tropa se le ha aumentado el sueldo, señalando al capitan 50 pesos, al teniente 30, al alférez 25, a los sarjentos i cabos a proporcion, i 10 a los soldados, lo que ha hecho crecer considerablemente la cantidad de real situado, de forma que casi llega a cincuenta i cinco mil pesos anuales en el día; que el camino de Cayucunghen, que conduce de este puerto de San Carlos a la ciudad de Castro, por distancia de diez i ocho leguas, está al concluirse, aunque tan defectuoso, que en el invierno casi es enteramente intransitable i aun en el verano, si se repiten, como sucede con frecuencia, algunos dias de lluvias, dejando además gravados a los moradores de la provincia en la pension continua de la composicion, ínterin no se invierta el caudal preciso para la permanencia necesaria en las obras de este jénero e im-

portancia; i que en enero de 89 se ha logrado felizmente la tan deseada como importante empresa de abrir la comunicacion por tierra de la plaza de Valdivia con esta provincia, la que logrará por este medio dar pronto aviso al reino de un ataque inopinado, sublevacion u otro incidente adverso, i los socorros necesarios, sin esponerlos a las contingencias que ofrece este mar para llegar a un puerto cerrado casi por naturaleza lo mas del año como el de tráfico de esta provincia de Chiloé, posesion de la mayor importancia en estos mares i que, como he dicho, debe considerarse llave de los reinos de Chile i Perú.





---

---

*Acacimientos de alguna nota ocurridos desde el 17 de julio  
de 1788 en adelante*

1. El citado día, estando pronto para dirigirse a Valdivia con dos mil tablas de alerce, en que consistía su excesiva carga, el falucho del rei, el furioso viento por el noroeste que reinaba con alguna lluvia me hizo bajar a la playa i conservarme en ella, de oficio propio, toda la mañana, por esperar el momento que, faltándole las amarras, diese al través la citada embarcacion; ella estaba desviada de las peñas del desembarcadero cosa de 35 a 40 varas, pero en tan corta distancia no era posible socorrerla de ningun modo, por el exceso de mar i viento; tenía dos hombres dentro, a quienes (conviniendo el señor gobernador) se les ordenó alijasen; ellos lo empezaron a ejecutar tan trabajosamente que a las 2 de la tarde aun no habian echado fuera 300 tablas, cuando faltándole todas las amarras vino el falucho a la playa de arena, donde tambien estaban el capitan don Antonio de Mata i el ministro de real hacienda acopiando jente. Inmediatamente mandé desarbolar, a fin de preservar el casco, lo que se consiguió sin otro daño de consideracion que lastimarse algo la segunda cuaderna a popa de la maestra a babor, i una tabla del mismo pantoque. Al anochecer aplacó el viento i el día siguiente fué bonancible, el que se empleó en reparar los daños de la embarcacion, que estaba en seco, i lo mismo el siguiente; el 19 se botó al agua i arboló i el 22, repuesta su carga, se hizo a la vela para su destino. No le fué posible, por la contrariedad de los tiempos (era el rigor del invierno), navegar mas que hasta la punta de Capitanes i desde ella arribó a Carelmapu. El señor gobernador lo hizo traer al estero de Pudeto i en él se mantuvo hasta mediados de agosto, que volvió a salir para Valdivia; el 19 del dicho, hallándose casi tanto avante con la punta de Quedal, distante de este puerto 16 leguas al N N O., un golpe de viento, de los propios de la estacion, le obligó a arribar segunda vez

a Carelmapu, adonde llegaron con imponderables trabajos i riesgos, i el 22 del mismo salió tercera vez para su citado destino de Valdivia.

2. Preparándose el señor gobernador para salir a visitar la provincia, con anticipacion destinó la compañía de dragones a la ciudad de Castro, i reteniendo algunos para custodia de su persona, salió de este puerto el resto de la citada compañía, en formacion, el dia 1° de octubre.

3. El 24 del citado octubre, acompañado de la oficialidad i vecinos de mas distincion del pueblo, hizo la inusitada faustosa ceremonia de entrada pública el señor gobernador. Este hecho se redujo a salir S. S. a pié, con tres caballos enjaezados, con sus correspondientes pajes i lacayos, que los conducian unos i otros llevaban los cojines; entró en la capilla real, a cuya puerta el religioso que hacía las funciones de cura interino, revestido, suministró agua bendita a S. S. Este se arrodilló cerca del presbiterio i a poco mas de dos minutos salió, i bajamos con el mismo acompañamiento a la playa del puerto, donde nos embarcamos en una pequeña piragua; S. S., el ayudante de la plaza, otro i yo nos dirigimos a bordo del falucho nuevo, que a poca distancia de la playa estaba empavesado i armado con cinco pedreros i otros tantos esmeriles por cada banda; a poco rato de estar en su bordo salimos de él, i ya algo desviados empezó el saludo de 14 tiros, i los fuertes de San Carlos i Agüi de trece; nos desembarcamos i seguimos con el mismo orden dicho a la capilla de la orden tercera, donde su rector, en los mismos términos que el cura, recibió a S. S.; estuvo arrodillado cosa de tres minutos, salimos fuera, se despidió de todos, i montado en uno de dichos caballos, se dirigió a Pudeto, haciendo la ceremonia de salir a visitar la provincia, i por camino estraviado retornó a su casa. Por la tarde se hizo a la vela el falucho con el equipaje i rancho de S. S., dirigiéndose a la capilla de Caulin, primera de la costa, i a la mañana siguiente salió el señor gobernador, de incógnito, dando principio a su viaje, dejando subdelegadas sus facultades, por bando público, en don Ignacio Andrade, alcalde de primer voto de la ciudad de Castro, que hizo venir a San Carlos para este objeto.

4. El 23 de diciembre, a las 6 de la mañana, tuvimos la noticia de haber naufragado siete horas antes, en la costa de la ensenada de Huechucucui, cosa de dos millas al este de la punta de este nombre, el paquebot del comercio de Lima nombrado *Nuestra Señora del Tránsito*, alias el *Papudo*, que con carga de sal i otros

efectos de comercio, se dirijía a este puerto, procedente de los del Callao i Huacho. Se salvó su tripulacion i parte de la carga i aparejo del buque; pero su casco, no obstante de haber varado con tiempo mui bonancible i en la playa de arena de dicha ensenada, se inutilizó prontamente.

5. La fragata del mismo comercio, nombrada *Nuestra Señora de Balbanera*, que con el real situado, tabacos del rei i ropas de Castilla i de la tierra de particulares, se dirijía igualmente a este puerto, procedente del del Callao, naufragó tambien a la 1½ de la mañana del propio dia 23 en las peñas de lo mas N O. del bajo de Guapacho, como dos millas al N E. del *Tránsito*, la que estaba en tal estado, que sin embargo de la bonanza del tiempo se deshizo a poco rato, sin dar mas lugar que el suficiente para echar fuera bote (por mala maniobra, nada estraña en un conflicto de esta clase, se les perdió al tiempo de descansar en el agua) i lancha; en ésta se salvó parte de la tripulacion i algunos pasajeros en número de 57 personas, dejando casi otras tantas sobre los fragmentos, cuya noticia nos dió la misma lancha que, habiendo dejado la jente en Guapilacui, llegó a este puerto con nueve marineros a poco mas de las 9 de la mañana, a pedir socorro, por lo que se despacharon dos piraguas a cargo del ayudante de la plaza don José Vasquez. Yo recibí, por medio del interventor de real hacienda, un recado de la señora gobernadora, cuyo espíritu era: «Que quisiera S. S. enviar la falúa al propio efecto de socorro; pero que no se atrevía a fiarla a nadie a menos que no me embarcase yo». Inmediatamente me ofrecí a la disposicion de S.S., gustosísimo a servir en el caso cuanto pudiese, i a consecuencia se procedió a echar al agua la falúa, en la que salí a las 10½, llevando a su bordo al ministro de real hacienda, el escribano de ella i un cirujano; al salir fuera de Agüi advertimos ya el mar lleno de fragmentos del buque, fardos, cajonería i equipajes; recibimos a bordo algunos fardos de tabaco que se ofrecieron al paso i a la 1½ de la tarde, montadas ya las puntas de Guapacho i Tenui, que son las mas setentrionales de esta isla (con bastante riesgo), advertí inútil el socorro a la *Balbanera*, porque no existía ya, i queriéndome dirijir al paquebot *Tránsito*, que se manifestaba al parecer entero en la costa, a distancia como de media legua de nosotros, la violencia de la marea creciente i el viento por el OSO., que, aunque bonancible, nos era tambien por la proa, me lo impidieron, por lo que retrocedí con ánimo de entrar en el esterito de Gua-

pilacui, donde necesariamente debían ocurrir los naufragos; navegando a este efecto advertimos cantidad de fragmentos unidos con la arboladura i jarcias, que la marea conducía al canal de Remolinos, i notando sobre ellos al parecer alguna jente, me dirijí a vela i remo a abordarlos. En efecto, los alcancé sobre el bajo del Inglés, i reconocidos i no hallando en ellos hombre alguno, seguí derrota al citado esterito; en la punta de su boca se nos ofreció a la vista el compasivo espectáculo de una porcion de los infelices naufragos, cual en camisa, cual cubierto con una mala capa i cual envuelto en una frazada o poncho, que con ansia deseaban embarcacion que los condujese a San Carlos. Yo llegué a dicha punta a poco mas de las 7, i habiéndome impuesto de todo el suceso i principalmente de que nadie había percido, ni podía salvarse el casco del paquebot *Tránsito*, respecto a hallarse desfondado, recibí en la falúa al misionero franciscano Fr. Diego Lozano, al capitán de artillería de la dotacion de esta provincia don Antonio Bracho, al teniente de infantería del real de línea don Carlos Moncayo, al alférez don Bernardo Valverde, trece hombres de tropa veterana, una mujer con un niño de pecho i algunos marineros, todos de la *Balbanera*, i con ellos me dirijí a este puerto, adonde llegué a las 10 de la noche. Luego que dejé asegurada la falúa i con cuatro hombres de guardia, pasé a noticiar lo ocurrido a la señora gobernadora i a continuacion a ver al señor coronel de ejército don Francisco Garoz, que se alojó en la reducida habitacion de un mercader. Este caballero, que, provisto gobernador intendente de esta provincia por la remocion de don Francisco Hurtado, dispuesta por el Exmo. señor virrei i Real Audiencia de Lima, venía en la *Balbanera* con los citados oficiales, el misionero franciscano Fr. Juan Alcalde, el injeniero extraordinario don Manuel de Olaguer, el subteniente del real de línea Ramon de Arbonias, el cadete de milicias don Francisco Arenas i treinta i un hombres de tropa veterana, quedó sobre los fragmentos del buque con otras cuarenta i cinco personas hasta las 11½ de la mañana, que fué socorrido por la lancha del *Tránsito* i conducido a Guapilacui i de éste en una de las citadas piraguas a San Carlos, adonde llegó a las 9 de la noche.

6. De este fatal acontecimiento nada se salvó mas que las vidas, i tal cual friolera de equipajes, sin embargo de haber varado casi toda la carga, a favor de los vientos de fuera que reinaban en las costas de este puerto i sus vecinas, lo que puso de nuevo en la

mayor estrechez a los que tuvieron la infeliz suerte de ser comprendidos en el naufragio, pues todos salieron casi en cueros, como se ha dicho.

7. Nota.—Que una pérdida de buque como la espresada hace ver el cuidado que debe ponerse en las aprobaciones o exámenes de los pilotos, para que en calidad de tales puedan confiárseles la vida de los hombres e intereses del rei i particulares, que por la ignorancia de uno solo están espuestos a perecer, lo que lastimosamente se nota frecuentado en estos mares, mucho mas, a proporcion, que en otro alguno de los que se navegan, siendo cierto que las costas occidentales de esta América casi todas son acantiladas o de mucha profundidad en sus cercanías, i carecen de los bajos, bancos i placeres que son riesgos mui avanzados en otras, a que se debe añadir que, siendo la direccion de ellas de norte a sur, todos sus puertos los determina con la mayor evidencia el dato mas positivo que tiene la náutica, esto es la latitud observada, cuya intolerable vergonzosa ignorancia de los mas a quienes dan el cargo de pilotos, la falta de planos i cartas hidrográficas exactas i del conocimiento i uso de ellas, es causa en la mayor parte de semejantes desgracias, i de su repeticion la impunidad de los agresores <sup>47</sup>

8. El 25 del citado diciembre, en la noche, despachó el señor don Francisco Garoz los avisos correspondientes acerca de su venida al señor Hurtado; el 27 contestó éste con una intempestiva citacion al señor Garoz para que pasase a la ciudad capital, donde le entregaría el mando; no tuvo por conveniente dicho señor acceder a tan inusitada pretension, i el 29 en la noche comisionó al ingeniero estraordinario don Manuel Olaguer para que, pasando a la ciudad en persona, tratase con el señor Hurtado sobre la entrega del mando, por lo que se puso en marcha a las 9 de la noche, por el camino de Cayucunghen <sup>48</sup>.

9. El 30, al amanecer, encontró el citado oficial la compañía de dragones, a distancia de 6 o 7 leguas de este pueblo, dirijiéndose a él, cuyo capitán le notició que a 2 leguas mas venía el señor Hurtado. En efecto, incorporóse con éste, i al ponerse el sol del propio dia entró la citada compañía por el camino real, i por estraviado, cosa de media hora después, el señor Hurtado, quien se dirijió a su habitacion; inmediatamente mandó poner 25 hombres de dicha

---

47. Testual, segun la copia.

48. Ahora Cauçumeo.

compañía sobre las armas en la carpintería del rei, intermedia entre su habitacion i el fuerte, destinando a éste el resto de ella, con toda la demás tropa que desde la llegada del señor Garoz se hallaba encerrada en dicho fuerte, al mando del capitán de infantería don Casimiro de Vera, con orden dada de palabra por la señora gobernadora, que a este efecto pasó al fuerte al amanecer el citado día 25, de no entregarse por ningun caso a las órdenes del señor Garoz.

10. El 1º de enero de 1789 se retiró dicha tropa a sus casas, en fuerza de la representacion que hizo por el hambre que la aflijía, no teniendo víveres ninguno con que subsistir.

11. La noche del citado día me entregó el señor gobernador los planos orijinales de los doce puertos que levanté en los dos viajes hechos al efecto, los cuales retuvo en sí desde el 14 de mayo del año pasado, sin embargo de haberlos pedido yo de palabra i por escrito, para finalizar el primer ejemplar en limpio, que carecía de las sondas i esplicaciones respectivas, como tambien el tratado de derrotas, para añadir algunas esenciales i corregir en otras los defectos que ocasionó el haberlo dispuesto, como se ha dicho en su lugar, antes de finalizar el reconocimiento de toda la provincia, el cual, desde que lo formé i entregué, nunca me lo ha franqueado.

12. La tarde del 2 del espresado enero fué el señor Garoz citado i oficialidad por el señor gobernador a su habitacion, donde hecha la protesta a que se creyó obligado S. S., por tener jurada al rei la provincia i faltarle al señor Garoz documentos que acreditasen su destino a ella, dió comision al capitán don Casimiro de Vera para que pasase al fuerte i entregase el mando al señor coronel don Francisco Garoz; así se ejecutó i, a consecuencia, luego que S. S. bajó a su habitacion, proveyó se solicitasen buzos, a fin de procurar salvar el caudal real que venía de situado i cuanto se pudiese de equipajes i efectos de comercio; pero todo fué inútil, porque del caudal, sin embargo de haber trabajado dos buzos europeos i los decantados indios guaihuenes que se hicieron traer de la isla de Chaulinec, nada se sacó, i de ropas de comercio i equipajes rarísima cosa de poco momento, haciéndose mui notable en el caso que pareciesen intactas una corona de plata destinada a una imájen de Nuestra Señora, que traía un pasajero, dos ampollas de media hora, una aguja de marear de bronce para camino i zapatos que traía el señor gobernador, tamarás de fierro, campanillas de bronce i otras cosas a este tenor, de particulares,

todas contenidas en baules i cajones bien acondicionados; lo que, a la verdad, nada favorece el concepto acerca de la conducta de los moradores de estas cercanías.

13. El 9 del citado mes entró en este puerto, procedente del de Castro, una goleta de poco mas de cien toneladas de buque, construida en el espresado puerto de Castro, cerca de la capilla de Rauco, el año pasado, por don Manuel Trigo, su dueño.

14. El 15 del mismo llegó al fuerte de Maullin el sarjento de la plaza de Valdivia Teodoro Negron, que acompañado del cabo Pascual Miranda, de doce soldados de la guarnicion de aquella plaza i de los caciques de la inmediacion de la antigua ciudad de Osorno, con quienes se amistó para el intento mui anticipadamente, que fueron Taughol, cacique del territorio i rio de Pilmaiquen o de las Golondrinas, Quinchocahue su hijo, i por comision de Cati-guala, cacique de Rahué, su pariente Signamun i Nahuil, con los cuales, abriéndose paso por el monte, en distancia casi de cien leguas que computó desde Valdivia, tuvo la felicidad de llegar a dicho fuerte, logrando bajo las prudentes instrucciones del señor ingeniero en jefe, gobernador de la citada plaza, don Mariano Pusterla, la utilísima empresa de abrir la comunicacion recíproca de dicha plaza con esta provincia, asunto, en mi concepto, tan útil a esta última en particular i al estado en jeneral, que me parece uno de los mas interesantes de esta América, porque, a la verdad, puede un enemigo conquistarla con preferencia a cuantas otras posesiones marítimas hai en las costas del Perú i Chile, i poseerla casi dos años (tiempo mui suficiente para ponerse en buen estado de defensa) sin que ella, careciendo de otra comunicacion que la marítima con los citados reinos, pueda ser auxiliada por nuestras armas en el espresado tiempo sino por una feliz casualidad o conjetura.

15. El gobernador removido intentó en marzo del año pasado de 87 reconocer la antigua ciudad de Osorno, pero en tiempo i modo inoportuno, i, segun parece, sin las noticias necesarias para darle al oficial que comisionó al efecto una instruccion próximamente directiva desde el fuerte de Maullin a dicho sitio, de donde resultó que llegando los taladores a la laguna de Puraila o Hucñauca i a los potreros que algunos de ellos tienen al norte de Calbuco, conociendo su errada direccion retrocedieron a Maullin a mediados de abril. El gobernador, lisonjeada altamente su idea con la figurada riqueza i estraordinaria fertilidad del territorio

de Osorno, mandó volviesen a salir segunda vez los propios exploradores; i habiendo yo llegado al fin del citado abril, me ordenó formase un plano comprensivo de la costa i terreno de entre Chiloé i Valdivia; hícelo, situando la costa por mis observaciones i noticias, i por las que S. S. me dió las ruinas de Osorno, a siete leguas del mar del occidente, cuatro al sur del márjen del rio Bueno i cuarenta i uno al norte de la ciudad de Castro, capital de esta provincia; salieron, pues, a principios de mayo (ya entrado un agrio invierno), i dirijiéndose a rumbos vecinos al norte llegaron al terreno, donde se les dijo se hallaba la ciudad, de donde, sin otro exámen que haberlo creído ellos así por algunas porciones de caminos antiguos que vieron, cerdos i manzanos (de todo esto hai en una grande porcion de terreno transitado de escaso número de indios juncos, huilliches i llanistas que habitan las cercanías de Osorno i rio Bueno), retrocedieron a Maullin al finalizar julio, llenos de trabajos i hambre, hechos unos cadáveres o esqueletos vivos, i a no ser por la actividad, conocimiento i arbitrios tomados por el capitan don Antonio de Mata, destinado en Maullin, perecen casi todos. No obstante lo dicho, el jefe se creyó poseer ya a Osorno; preconizólo así, i dió parte a la corte bajo este lisonjero concepto, en mi sentir, pues juzgo a Osorno a catorce leguas de la costa.

16. Luego que el señor gobernador tuvo la noticia de la llegada de Negron, lo hizo pasar a San Carlos con los indios citados, a quienes trató con la mayor humanidad i cariño, obsequiándoles varias bujerias propias del gusto de ellos, i distinguiendo con su mesa al sarjento, por el mérito i particular servicio que acaba de hacer al estado, tanto en la apertura del espresado camino como en amistar a los caciques dichos (son los mas temidos de todos) i sus indios, con los moradores de esta provincia, con quienes siempre han tenido aquellos un odio implacable.

El espresado sarjento dió noticia de haber naufragado a distancia de tres leguas del puerto de Valdivia, en fin de agosto pasado, el falucho del rei, que como se ha dicho, salió de Carelmapu el 22 del mismo mes; pero que su tripulacion i tal cual cosa del buque se había salvado. El 20 del citado enero salió el mencionado sarjento, su tropa e indios, de regreso para Valdivia, con pliegos de oficio i cartas de particulares.

17. Nota.—Que estos indios de Osorno son mas corpulentos, membrudos, ájiles i de mejor aspecto en jeneral que los de esta

provincia; su color es cetrino, tirando a rojo o cobre; su pelo, que mas bien parece crin de bruto que cabello de hombre, no deja de ser bastante largo; es por lo comun de color negro, lo traen suelto i ciñen la frente con una correita, cinta o cordón de lana de color rojo, azul o amarillo los mas. Su traje es el comun de los de esta provincia, esto es, calzones, coton i poncho; pero este, aunque de un tejido firme i de mucha dura, no es tan grande vistoso como los de Chiloé, porque no entremezclan tanta diversidad de colores en las listas de que se compone, contentándose por lo jeneral con el color pardo o negro. Su idioma es el veliche, propio de los de esta provincia, mui poco alterado; pero los de Osorno lo hablan con extraordinaria volubilidad de lengua i terminando los períodos de sus razonamientos en tono imperativo, en que se particularizaba el cacique Taughol, hombre como de 50 años de edad, naturalmente respetoso i que indicaba estar acostumbrado a mandar i ser obedecido.

18. Habiendo sido comisionado por el señor gobernador don Francisco Garoz para recibir el archivo de gobierno de esta provincia, i a consecuencia, luego que el 21 del citado enero se finalizó la entrega, pasándole a S. S. una relacion, de oficio, de los documentos que citándose en los inventarios no se hallan en el archivo i otros que debiendo existir en él no se encuentran, entre los cuales son todos los oficios dirigidos por mí a don Francisco Hurtado en órden a la comision de levantar el mapa jeneral de esta provincia i los planos particulares de estos puertos, que contiene los diarios de las expediciones verificadas al efecto; el tratado de derrotas de unos a otros de los citados puertos; tres mapas en limpio, con las aguas i contornos de mar de la provincia; otros cuatro, tambien en limpio, de la misma, su escala algo mas reducida que los anteriores; tres comprensivos de media isla de Chiloé, con el camino de Cayucunghen, que conduce por el interior de ella desde San Carlos a Castro; i otros tres de la costa contenida entre este puerto i el rio Bueno, con inclusion del terreno donde estuvo la ciudad de Osorno i el picado de monte que el año de 87 hicieron los comisionados a explorar la situacion de dicha ciudad. S. S. reconvino de oficio a su antecesor sobre dichas faltas del archivo, a que contestó sin acusar recibo ni existencia de los documentos que se han citado arriba; por lo que, a solicitud mia, presencia del señor gobernador i del ingeniero extraordinario don Manuel de Olaguer, contestó de palabra dicho don Francisco Hur-

tado que había dado destino a los planos citados, que los diarios i derrotas los conservaba en su poder i tenía embarcados ya, i que si el Exmo. señor virrei se los pidiese, los entregaría a S. E. en Lima.

19. El 30 de enero salió de este puerto la embarcacion citada al número 13 con destino al Callao, conduciendo al gobernador removido, su familia i equipaje; al teniente del rejimiento real de Lima don Carlos Moncayo, al subteniente del mismo don Ramon de Arbonias, veinte hombres de tropa del propio rejimiento i carga de tablas del dueño.

20. El 13 de febrero tuve la órden de marchar acompañando al capitán don Antonio de Mata i al ingeniero don Manuel de OLAGUER, destinado éste por el Exmo. señor virrei de estos reinos al reconocimiento de las fortificaciones de esta provincia, en el viaje que se iba a emprender en cumplimiento de la espresada comision en la falúa el *Socorro*, recorrida al efecto.

21. El 15 entró el paquebot *Copucabana*, procedente del Callao e intermedios, conduciendo los tabacos del rei, de consumo de esta provincia.

22. El 17, a consecuencia de la citada órden, dimos la vela en este puerto a las 10 de la mañana, i embocando a la una de la tarde el canal de Remolinos, ayudados de su violenta marea, pues el viento era casi calma, llegamos al desembarcadero de la punta de su nombre a las 2½, i luego pasamos al reconocimiento de su batería. Esta hallamos ser capaz de siete cañones, cinco en troneras i dos a barbata (tiene tres del calibre de 24 de fierro sobre polines); su revestimiento fué de fajinas de que apenas se registra indicio, como así mismo de sus esplanadas, que están reducidas a polvo; su tinglado, repuesto i cuerpo de guardia están en regular estado, pero con necesidad de algun reparo para su subsistencia. La batería se eleva sobre el nivel del mar como de 25 varas, en una costa escarpada, i puede batir en brecha las embarcaciones que pasen entre ella i la laja del canal, pero no lisonjearse los que la sirvan del buen éxito de sus fuegos, pues en dicho sitio solo la accion de la marea no baja de seis millas por hora, además que pueden pasar los navíos entre dicha laja i la costa opuesta a la batería sin recelo de ser ofendidos de ésta, por lo que parece necesario construir otra en la citada costa opuesta a la anterior.

23. Reconocida dicha batería pasamos a la de Pampa de Lobos,

situada sobre un terreno tambien escarpado que se levanta del mar de 38 a 40 varas, al noroeste de aquella, distancia de una milla escasa, en la misma costa del canal de Remolinos. Esta batería es capaz de siete piezas a barbata (tiene tres, una de bronce i dos de fierro, del calibre de 24, sobre polines); su revestimiento fué de fajinas, de que solo hai el indicio, i lo propio de sus esplanadas; su cuerpo de guardia está enteramente inutilizado; i lo mismo que de la anterior se debe decir del éxito de sus fuegos, si en medio de la costa fronterá a ambas no se construye la citada arriba. A las 6 nos restituimos a la falúa, i dirijiéndonos al puerto del Chacao surjimos en él poco después de las 6½.

24. El dia 18 se empleó en el reconocimiento del fuerte de San Antonio del Chacao. Este es un cuadrado con tres baluartes en los ángulos del N E., S E. i S O. i medio en el del N O., situado sobre un pequeño ribazo escarpado a la orilla del mar i dominado del cerro de la Ermita, que tiene al este, a distancia de 500 varas; es capaz de 11 piezas en los baluartes i de 8 en la batería o cortina baja que hace frente al puerto; hoi tiene tres cañones del calibre de a 20, dos de a 8, uno inútil de a 5 i dos de a 6 onzas para montaña, todos de bronce; dos del calibre de a 8, dos del de a 4, buenos, uno de a 7, siete de a 6, uno de a 5, dos de a 4 i uno de a 1½, inútiles, todos de fierro, i tiene montados ocho de los mejores; su cuerpo de guardia, almacén de pertrechos i repuesto de pólvora, que tiene en el foso de apariencia, son bastante capaces, están en regular estado i con la cantidad de municiones de guerra precisas para una pronta i corta resistencia que él es capaz de hacer. Siendo como el de San Carlos, esto es, cortado del terreno i sin revestimientos, se presenta como aquel un monton de ruinas que por partes cuesta trabajo discernirle la figura; la estacada que lo circuye, formándole un foso de mera apariencia, fué reedificada de orden del gobernador anterior i ejecutada por el teniente de asamblea don Andrés Morales; pero así ésta, como todas las demás que cierran las baterías o forman foso a los fuertes de la provincia, no son mas que unas varas de luma u otra madera que tienen de 2½ a 3½ pulgadas de diámetro, clavadas en la tierra 2 o 3 piés i sujetas unas con otras por la parte superior con una horizontal asegurada con sogas de clineja o esparto del país, de forma que no hai más que querer abrirse paso por ellas para conseguirlo. Guarnece el fuerte un destacamento de tropa veterana que todos los meses se muda con la existente en San Carlos.

25. El día 19 pasamos a reconocer la batería de la Poza, a quien también dan el nombre del Astillero; está situada al occidente del fuerte de San Antonio, distancia de 1700 varas, sobre la punta escarpada de su nombre, i levantada sobre el nivel del mar alto cosa de 25 varas; es capaz de seis cañones a barbata i tiene sobre polines uno de fierro de a 24 i dos de bronce de a 20; su revestimiento fué de fajinas, que ya no existe; a consecuencia está muy maltratada i su cuerpo de guardia lo mismo. Esta batería puede cruzar sus fuegos con los del fuerte, i defiende el surjidero de mejor abrigo del puerto, que llaman la Poza.

26. El día 20 a las 9 de la mañana nos hicimos a la vela del puerto del Chacao, continuando nuestro viaje con tiempo bello i poco viento por el este, que luego quedó calma; a las 5½ de la tarde, ya introducidos en el canal de entre Huiti i Caucahué, estando casi a bajamar escorada, tocamos dos veces en el placer que sale del riachuelo de Queñiau, i sin lesion ninguna seguimos al puerto de Huiti, donde surjimos a poco mas de las 6.

27. El día 21 a las 9 de la mañana salimos de Huiti con viento galeno por el N E. i tiempo toldado; a las 10½ se llamó al este fresquito, que nos era contrario, pero seguimos bordeando a montar el morro de Chogon con la marea favorable; a las 11 quedamos en calma casi, por lo que cargadas las velas seguimos al remo para Tenaun, donde surjimos a las 12½; a las 3 salimos con viento fresquito i vario del este, S E. i sur, i a las 7 surjimos en Queil, en la isla de Quinchao.

28. El día 22 a las 3 de la mañana salimos de Queil al remo, con tiempo bello en calma; a las 4½ rebasamos el bajo de la punta de Aguantao, i a las 9½ llegamos al surjidero de Castro.

29. El día 23 hicimos el reconocimiento del fuerte de Santiago, situado en medio de la ciudad de Castro, formando la cara occidental de la plaza, i dominado de la loma de San Florentin, que tiene al norte a distancia de 800 varas. El es provisional como el del Chacao, muy reducido, de figura cuadrada i con dos baluartes en los ángulos opuestos de N E. - S O., capaz de diez cañones, en troneras formadas en la estacada que hace su revestimiento exterior; pero ésta está en tan mal estado, que se arruinó el baluarte del noreste el día 2 de noviembre del año pasado, con solo motivo de los tiros de cañon con que se mandó saludar en su entrada pública el gobernador depuesto, quien luego hizo reedificar la ruina i circuir el fuerte formándole foso con una nueva

pequeña estacada a especie de porcospin de una fortificacion de campaña, que aquí es tan impropia como el mismo fuerte, pues estando vara i media elevada del terreno sus agudas puntas, pueden ocasionar una desgracia al infeliz transeunte en noche oscura. La artillería que hoi tiene son una pieza del calibre de a 5, dos del de a  $3\frac{1}{2}$  i una del de a 3, de bronce, tres del calibre de a 7, dos del de a 6 i una del de a 4, de fierro, la mayor parte inútiles, i tiene siete montadas en sus baluartes i ángulos, sobre mal contruidos cureñajes i sin esplanadas; su cuerpo de guardia, almacen de pertrechos i repuestos están en buen estado, i no carece de las municiones de guerra necesarias para un pronto ataque de indios, a quienes únicamente puede hacer alguna resistencia; lo guarnece una compañía de milicias, que hace servicio sin sueldo, i alternan todas las del partido, mudándose mes a mes.

29. El 24 pasamos a reconocer la batería de Tauco, situada en la costa occidental del estero de Castro, cosa de media legua hacia adentro de su boca, sobre un terreno escarpado i elevada sobre el nivel del mar algo mas de cien varas; ella es capaz de ocho piezas a barbata i tiene sobre polines tres del calibre de 24 i una inútil del de a 7, de fierro; su revestimiento fué de fajina, pero apenas hai rastro de él, como de las esplanadas, que están hechas polvo; su cuerpo de guardia está fuera de ella, dominándola, i necesita reparo para subsistir. Esta batería, sin otra en la costa fronterá, no parece deba imponer mucho respeto en la entrada del citado estero.

30. Siendo uno de los puntos de nuestra comision presenciar la nueva eleccion de los ocho alcaldes i rejidores de que se compone el cabildo de esta ciudad, capital de la provincia, respecto a las nulidades del que intempestivamente coligó en ella el removido gobernador, para lo cual, segun la órden del señor gobernador, debían votar no solo los individuos que componían el cabildo del año precedente, sino tambien todos o los mas de los que lo hubiesen tenido en los anteriores, o lo que casi es lo mismo, el cabildo debía ser abierto. Al dia siguiente de nuestra llegada se dieron las órdenes convocatorias para el dia 26, pero por la dispersion i distancia en que viven todos, no se verificó la junta hasta el dia 28. En la tarde de éste concurrieron a la casa de ayuntamiento los cabildantes del año pasado i otros de los precedentes, hasta el número de 27 o 28 vocales; ocupáronse los correspondientes asientos i habiendo, por falta de escribano, nombrado nosotros por tal

a Francisco Javier Camacho, cabo retirado de asamblea, se leyó en alta voz el auto del señor gobernador espedido a aquel efecto. El alcalde de primer voto don Ignacio de Andrade i el rejidor primero don Jose García i demás confesaron llanamente no solo la nulidad del cabildo formado por el jefe removido i la junta necesaria providencia de formarlo como ordenan las leyes, sino tambien la opresion que casi siempre sufren de los jefes de no dejar los árbitros en votar libremente por los sujetos que juzgan idóneos para estos empleos de república; pero los dos nombrados, con particularidad, repugnaron, aunque con razones fútiles, la concurrencia de aquella pluralidad de votos ordenada por el señor gobernador. Hicimosles memoria de iguales casos que han pasado por ellos mimos i varias reflexiones relativas al asunto; cedieron a ellas i tomadas por nosotros las precauciones necesarias, a fin de evitar la confusion i nulidades de que los casos i lugares de la naturaleza de éste son susceptibles, celebraron su votacion libre i espontáneamente, dando o escribiendo cada uno en secreto su voto a presencia del escribano. Hechos cargo de resultar por el mayor número de sus votos, que se leyeron i unieron en voz alta, para alcalde de primero don José Vargas, para de segundo don Juan de Dios Gallardo i en la misma forma los rejidores, en número de seis, entre los cuales el tercero i cuarto tienen varas de alcaldes de la santa hermandad, se finalizó este acto, de que manifestaron todos la mayor satisfaccion; a consecuencia remitimos todos los documentos i oficios de todo lo actuado al señor gobernador intendente, lo que S. S. se sirvió aprobar con fecha de 4 de marzo siguiente.

31. El 6 de marzo recibimos la contestacion espresada de oficio, i el 7, con tiempo bello i en calma, salimos de la ciudad para Calbuco, en continuacion del reconocimiento de fortificaciones; al anohecer surjimos en Queil, de la isla de Quinchao, donde pasamos la noche.

32. El dia 8 amaneció cerrado, con alguna lluvia i viento fresquito por el norte, directamente contrario a nuestro viaje, por lo que, continuando el citado viento hasta cerca del anohecer, lo dejamos de proseguir. Con este motivo i ser domingo, por oír misa pasamos por tierra a la villa de Achao, donde reside misionero, como cabecera de la dicha isla de Quinchao, que es la mayor, mas poblada i cultivada de las contiguas a la grande de Chiloé, de quien dista solo media milla por la parte mas oeste de aquella. La

villa está situada casi en la medianía de la costa del este de la isla, en un llano que se eleva poco de la orilla del mar; tiene bastantes casas i chozas que le dan el aire de un mediano pueblo; pero, a escepcion de tres o cuatro, están desiertas todas las demás i solo se habitan en tiempo de fiestas, mision circular i asamblea de las milicias, para instruccion de las cuales tiene en una de dichas casas 50 fusiles del rei, mui mal cuidados. La iglesia es el edificio mejor i mas aseado de toda la provincia, aunque no tan grande como el colejio de Castro, que era de los regulares estinguidos.

33. El dia 9, a las 4½ de la mañana, salimos de Queil, con mui poco viento por el este i tiempo toldado; a poco mas de las 10 de la mañana llegamos a Tenaun, ya con marea contraria i en calma, por lo que nos demoramos hasta las 3½ de la tarde, que empezando la marea favorable, seguimos viaje con tiempo sereno; a las 9½ de la noche surjimos al abrigo de la punta de Quinterquen, de la isla de Caucahué, donde pasamos la noche sobre el rezon.

34. El dia 10, a las 4 de la mañana, estando empezando la marea favorable, con poco viento por el sur, dejamos el surjidero dicho i seguimos derrota al norte, en demanda de Calbuco; a las 6½ quedamos en calma, i así seguimos al remo todo el dia, hasta que a las 6 de la tarde, estando tanto avante con lo mas este de la isla de Abtao, entró el viento por el S E. fresco, con el que continuamos a la vela, pasando por sobre la parte occidental del bajo de Lameguapi o isla de Lobos, donde nos perjudicó bastante la violenta accion de la marea contraria, que ya vaciaba con fuerza; a las 7½ llegamos a lo mas S O. de la isla de Caicahen i alojamos en la casa de mita de su capilla.

35. El dia 11, a las 7½ de la mañana, salimos del citado surjidero de Caicahen i nos dirigimos al fuerte de San Miguel de Calbuco, sito en la parte del N E. de la misma isla Caicahen, adonde llegamos a poco mas de las 9, i nos dirigimos luego al reconocimiento del fuerte. Este es provisional, como todos los de que se ha hablado, situado en la punta mas N E. de la isla, sobre unos peñascos escarpados por la parte del mar i elevado de él de 13 a 14 varas; es un cuadrado reducido, con un baluarte entero al N E. i dos medios en los ángulos del S E. i S O., capaz de contener doce piezas (fuera de cortinas), con troneras abiertas en el revestimiento exterior, que es de cuarterones de madera; hoy tiene dos cañones del calibre de a 8, cuatro del de a 6, dos del de a 4, uno de a 1½, todos de fierro, i uno de bronce de a 6 onzas para

montaña, entre los cuales hai algunos inútiles, i tiene montados los ocho mayores; circuye el fuerte, formándole foso, una simple estacada de la misma naturaleza de las dichas, que, como el revestimiento dicho, fué reedificada por el capitán don Antonio de Mata, el año de 87, de órden del gobernador anterior. Están en regular estado, su cuerpo de guardia, respuesto i almacenes de pertrechos; de éstos tiene los precisos para un pronto..., i su guarnicion consiste en un destacamento de milicianos que hacen el servicio sin sueldo, mandados por un sarjento veterano, i, algunas ocasiones, por oficial.

36. El fuerte dicho no puede guardar otra cosa que su corto recinto, porque a tiro de piedra está dominado ya por un ángulo de veinte grados, i por otro de mas de treinta casi a tiro de fusil; cuantas embarcaciones quieran entrar, salir, i estar fondeadas fuera de su tiro de cañon lo pueden verificar, i tambien hacer cómodo desembarco a poco mas de media milla al sur de él, en la punta i playa de Ahecho, en la propia isla de Caicahen. Por esta razon jeneral, a todos los fuertes de la provincia concibo importa mucho para su defensa un suficiente número de cañoncitos de montaña e instruir con conato mui particular en este jénero de guerra a toda la tropa que los guarnezca.

37. Concluido el espresado reconocimiento, a las 3½ de la tarde del propio dia 11 salimos de Calbuco i nos restituimos a nuestro primer surjidero de Caicahen, donde, habiendo llegado a las 5½, pasamos la noche.

38. El dia 12, a las 4 de la mañana, estando el viento al E S E. fresquito, i la marea empezando a vaciar, dejamos el surjidero dicho en continuacion de nuestro viaje para Carehnapu; a poco mas de las 7 quedamos en calma, i a las 7½ pasamos por el angosto canal que forma la isla de Abtao con la tierra firme; a las 9½, hallándonos cerca de la punta del Coronel, principio del canal de Remolinos, empezando ya la marea contraria, incapaz de contrarrestarse en dicho canal, intentamos a fuerza de remo tomar el surjidero del Chacao; pero fué inútil el empeño, pues con todo de tener la marea solo una hora de haber empezado la contraria al viaje, nos conducía con tanta violencia al este para el canal citado de Abtao, que arribando con la marea de través, nos costó no poco trabajo tomar a las 11 lo mas este de la ensenada de Parua, entre Coronel i Abtao; a las 3 de la tarde, habiendo empezado ya la marea vaciante favorable al viaje i el viento galenito por el

S E., salimos de Parua, i a las  $5\frac{1}{4}$  llegamos al puertecito de Carelmapu, habiendo discurrido el canal de Remolinos a 150 i 200 varas de su costa de tierra firme, con tan violento impulso de la marea que, siendo el viento apropiado para andar solo dos i media a tres millas por hora, era de casi diez el que llevábamos, pues absorbimos en dos horas i cuarto la distancia de mas de 7 leguas que hai de un punto a otro.

39. El día 13, a las 7 de la mañana, llegó el alcalde de españoles de este partido, con tres caballos aviados para conducirnos a Maullin, por lo que nos pusimos en marcha a las 8, acompañados del religioso misionero que reside aquí, del citado alcalde i otros particulares; poco antes de las 10 llegamos al destino, donde hacía de comandante el teniente de asamblea don Andrés Morales, i luego pasamos a ejecutar el reconocimiento de comision.

38. El fuerte de San Francisco Javier de Maullin está situado en la costa del sur del estero de su nombre, sobre una puntilla rasa de arena, que apenas se levanta del nivel del mar tres varas el terreno en que está el fuerte; la figura de éste es un oxágono equilátero, reducidito, con doce ángulos, seis entrantes i seis salientes; su revestimiento exterior es de cuarterones i el interior de pequeña estacada, i no está acabado sino por partes el terraplen entre uno i otro revestimiento; el foso que lo circuye está algo escavado en partes, i lo cierra una simple estacada de la naturaleza de las dichas ya; su cuerpo de guardia, repuesto de pólvora i almacén de pertrechos son bastante capaces a proporcion i están en buen estado; en los ángulos salientes puede contener catorce cañones, aunque hoi no tiene mas de seis de los calibres de a 8 i cuatro de fierro montados, con proporcionadas municiones de guerra para una pronta irrupcion de las que le han solido hacer en tiempos anteriores los indios de las cercanías de Osorno i rio Bueno, para quienes sirve este fuerte de frontera a la provincia. Fué reedificado o mas bien hecho de nuevo a principios del año 87, por el espresado capitán don Antonio de Mata, de órden del gobernador anterior; lo guarnece un destacamento de tropa veterana mandada jeneralmente por un sarjento, i se muda de dos en dos meses, de la de San Carlos. A las 3 de la tarde, concluido el citado reconocimiento, nos pusimos en marcha de regreso para Carelmapu, adonde llegamos a las  $5\frac{1}{2}$ .

39. El día 14 amaneció mui cerrado, con lluvia, poco viento del

norte i N N O., i así continuó, impidiéndonos seguir viaje a San Carlos.

40. El día 15 amaneció como el anterior, pero habiendo serenado algo a las 8, poco después salimos de Carelmapu en demanda del puerto de San Carlos, adonde llegamos a las 12½, con varias ventolinas del N E. por el norte al oeste i mucha lluvia.

41. En los siguientes días serenos se reconocieron las baterías construidas al intento de defender este puerto de San Carlos principal de la provincia, cuyas situaciones i estado es el que se sigue.

42. Fuerte de San Carlos: está situado sobre la punta de Teque, que es la oriental de la boca interior del puerto, elevado sobre el nivel del mar cosa de 50 varas; es un cuadrado reducido, con cuatro estrechos baluartes en sus ángulos, en los cuales pueden a lo sumo 10 cañones colocarse con incomodidad; no tiene esplanada ni revestimiento alguno, lo que le hace estar arruinado; lo circuye una simple estacada, como las de que se ha hablado, pero está en tan mal estado que por cualesquiera parte se entra en el foso; éste en algunas partes tiene bastante escavacion, pero por otras los escombros i ruinas prestan un cómodo paso al plano superior del fuerte. El cuerpo de guardia está en regular estado, igualmente el cuartel, repuesto de pólvora i almacenes de pertrechos, de que tiene mui suficiente número, como de fusiles, pistolas i armas blancas, con mas de 600 quintales de pólvora buena, para una defensa algo regular. El año pasado de 87 se empezó a reedificar, pero todo lo que se hizo fué reparar la estacada i profundizar algo mas parte del foso, aunque inutilmente, interin a un fuerte cortado en el terreno, como éste, no se le revistan sus baluartes i cortinas, pues el tiempo i abundancia de lluvias lo derrumban. Por último, sus fuegos no son obstáculos a las embarcaciones que se dirijan al puerto para entrar en él, pues estas casi precisamente han de pasar mas de 4000 varas de distancia de él, desvío que acredita cuan poco respeto impondrá a aquellas el citado fuerte de San Carlos, ni otro cualesquiera construido en el lugar de éste, pues no defiende el puerto ni pueblo, ni impide desembarcos.

43. Batería de Campo Santo: está situada debajo del fuerte anterior, elevada 14 a 15 varas del mar; es capaz de cinco piezas, tres a barbata i dos en troneras; no queda indicio de su revestimiento, que fué de fajinas, i apenas lo hai de que hubo esplanadas de madera. El intento de su construccion parece fué impedir desembar-

cos en la calota que está al pié del fuerte, por la parte del S O., que mira al puerto, i cruzar los fuegos con los del muelle; para el propio efecto de impedir desembarcos en la del pueblo, se conservan 4 cañones de fierro del calibre de a 24, sobre polines.

44. Batería del muelle: está situada en la punta del S E. de la caleta, que es desembarcadero del pueblo, i casi al nivel del mar alto; es capaz de 8 piezas de cañon en tronera; está tambien arruinada como la anterior i necesita reparo su pequeño cuerpo de guardia, donde diariamente se destinan dos hombres de tropa; tiene sobre polines 3 cañones de bronce i 4 de fierro del calibre de a 24 i uno del de a 12, tambien de fierro; cruza sus fuegos con la anterior i con la de Poquillihue, para impedir desembarcos en la playa de Metentuman.

45. Batería de Poquillihue: está situada sobre la punta de su nombre, i elevada 28 o 30 varas del mar alto; es capaz de 7 piezas a barbata i está arruinada. Se retiró su artillería i pertrechos i deshizo el cuerpo de guardia i repuesto de pólvora en enero del 87, de orden del gobernador anterior de esta provincia, la que verificó el capitán don Antonio de Mata; cruza sus fuegos con los del muelle i Campo Santo casi de punto en blanco i además impide desembarcos en las playas de Poquillihue i Tauco.

46. Batería de Barcacura: está situada en la punta de su nombre, elevada del mar 17 o 18 varas, en un terreno escarpado; está tambien arruinada como la anterior, deshecho su cuerpo de guardia, repuesto de pólvora, i retirada su artillería de orden del propio gobernador, que ejecutó el citado capitán; su revestimiento fué de tablones, como sus esplanadas; pero todo se halla convertido en polvo; es capaz de seis piezas a barbata, i el actual señor gobernador don Francisco Garoz la ha mandado reedificar, colocándole cuatro cañones de fierro del calibre de a 24, montados, con sus correspondientes municiones; construyéndole un cuerpo de guardia provisional para guarecer los pertrechos i el destacamento de tres hombres de tropa con un artillero que se le asignaron para custodiarlos. Bajo el tiro de cañon de esta batería está el surjidero de los navíos, por cuya razon debe tenerse siempre en estado de buen servicio.

47. Batería de Acui: está situada sobre el escarpado de la punta de su nombre, que se levanta del mar 30 varas; es capaz de 20 cañones; 14 colocados útilmente a barbata: tiene cuatro de bronce i uno de fierro del calibre de a 24, tres del de a 12 i dos del de a

8, tambien de fierro; están montados los mas (sobre defectuoso cureñaje), pero fuera de batería, por estar hechas polvos las esplanadas; el tinglado, cuerpo de guardia i repuesto están en regular estado, aunque necesitan repararse algo para su mejor conservacion i poner estacada nueva que cierre la batería como estaba antes. De órden del señor gobernador actual se ha refaccionado ahora, haciéndole las esplanadas i colocando en batería ocho piezas del mayor calibre de las dichas, i siempre debe tenerse en buen estado de servicio, por su ventajosa situacion sobre dicha punta, que es la occidental de la boca de este puerto de San Carlos, a la voz de la cual han de pasar casi indispensablemente las embarcaciones que vengán a anclar en él.

48. El día 24 del citado mes de marzo entró en este puerto, procedente del de Concepcion, el paquebot *San Julian*, con carga de sal, azúcar, ropa i otros efectos que llaman de la tierra, i dió noticia de haber arribado a aquel puerto, por falta de agua, la embarcacion que el 30 de enero salió de aquí conduciendo al gobernador removido de esta provincia.

49. El 30 de abril entró en este puerto, procedente del de Callao, el paquebot *Santa Rosa*, conduciendo el situado i tabacos del rei i varios efectos de comercio de particulares.

50. El 1º de mayo llegó a Maullin, segunda vez, el sarjento Teodoro Negron, procedente de Valdivia, conduciendo (con algunas mulas cargadas) la correspondencia de oficio i del público, la tripulacion del falucho del rei naufragado en las inmediaciones de aquel puerto, como se ha dicho en el número 17, que fueron siete hombres: el pasajero don Joaquin de Azúa, cuatro soldados de aquella plaza i los indios de Osorno Signamun, Canuigual i un moceton (así llaman a los indios de servicio), los que, después de agasajados algunos dias por el señor gobernador, en los mismos términos que los primeros, partieron para su destino, acompañados de dos soldados, que llevaron el correo para Valdivia, i quedando en Maullin el sarjento con el resto de soldados para regresar después; pero habiéndose manifestado ya el invierno con abundancia de lluvias, recelando no poder pasar algunos rios del tránsito, quedaron a pasar la invernada en esta provincia, los soldados en Maullin i el sarjento en este pueblo.

51. El 10 de junio salió de este puerto para el del Callao el paquebot dicho *Santa Rosa*, cargado de tablas de alerce, ponchos, i otras producciones de esta provincia.

52. El 26 de octubre salió de este puerto para el de Valdivia el paquebot *San Julian*, cargado de cuenta del rei con veinte mil tablas de alerce para aquella plaza.

53. Nota.—Que el invierno (por lo jeneral dura los meses de mayo, junio, julio, agosto, setiembre i octubre) aunque ha sido bastante abundante de lluvias, pues se han continuado a mediados de noviembre, no ha habido tantos ni tan recios temporales como en los pasados de 87 i 88, ni tampoco las tempestades de truenos i lluvias de granizo; de modo que se cuenta este por uno de los inviernos mas benignos que se ven en esta provincia.

54. El 15 de noviembre entró en este puerto, procedente de los del Callao i Valparaiso, la fragata el *Cármen*, que conduce varios efectos de comercio del dueño, i viene fletada por el rei para conducir al Callao veinte mil tablas de alerce, producto de tributos de esta provincia. Dicha embarcacion trajo la funesta noticia de haber fallecido nuestro augusto soberano el señor don Carlos III (que santa gloria haya) el 14 de diciembre del año pasado. El señor gobernador anunció a la oficialidad i público con el luto i honores fúnebres de ordenanza tan infausto acaecimiento el dia 22, i a sus espensas hizo las exequias en la capilla real con toda la solemnidad posible. Lo mismo ejecutaron el rector de la órden tercera de San Francisco en su capilla i en la real el relijioso cura interino de este pueblo en diferentes dias, en los cuales concurrió S. S., toda la oficialidad i vecinos de alguna distincion.

55. El 18 de diciembre salió para el Callao la citada fragata *Cármen*, llevando a su bordo 45 529 tablas de su contrata, 400 tabloncitos de avellano de dimension propia para cajas de fusiles i 400 espeques brutos de luma, i el mismo dia entró el paquebot *San Julian*, procedente de Valdivia.

56. El 27 de enero de 1790 salió de este puerto, para el de Valdivia, los intermedios i el Callao el citado paquebot *San Julian*, cargado de tablas, lumas i otros efectos del pais.

57. El 4 de febrero entraron en este puerto procedentes de Cádiz, Montevideo, puerto Deseado, en la costa oriental patagónica, i el de Egmont, en las Malvinas, las dos corbetas de guerra *Santa Justa* i *Santa Rufina*, alias la *Descubierta* i la *Atrevida*. Estas embarcaciones, forradas en cobre, mandadas la *Santa Justa* por el capitan de fragata don Alejandro Malaspina, comandante, i la *Santa Rufina* por el de igual clase don José Bustamante, vienen dotadas de los mejores instrumentos astronómicos i náuticos, de

los famosos relojes de Arnold i Berthoud, de péndola i faltriguera, de una biblioteca casi completa de las obras principales relativas a la comision, i de todos los demás útiles i sujetos necesarios para una tan prolongada como vasta espedicion de observar astronómicamente las lonjitudes posibles en todas las costas no solo de esta América, sino algunas del Asia, levantar los planos de los puertos, observar e indagar cuanto conduzca a historia natural, comercio, estado político, militar, real hacienda, etc., de los varios paises que deben discurrir. Empezaron en tierra las observaciones de latitud i lonjitud, dirigidas por el teniente de navío don Dionisio Alcalá, encargado de este ramo de la náutica científica, el dia siguiente a su arribo, las que continuaron en los sucesivos haciendo sus comparaciones desde las cobertas los mismos comandantes, sin dejar, además de las observaciones de los satélites de Júpiter i otras estrellas, de tomar con repeticion multitud de distancias entre los dos luminares mayores, para de resultas de muchas verificaciones determinar próximamente la lonjitud verdadera, sin embargo de las grandes dificultades i desconfianzas acerca de este método que espresa el abate Lacaille, adicionando el tratado náutico de M. Bouguer.

58. El comandante recibió aquí la coleccion de planos de las fortificaciones de esta provincia i algunos puertos de ella, que corre a nombre del ingeniero voluntario don Lázaro de Rivera, i la copia de mi carta jeneral de las costas de esta América, fundada sobre las mejores noticias i observaciones ajenas i propias adquiridas con repeticion de viajes en el mar, que comprende, con precisa sujecion, a las lonjitudes observadas astronómicamente en Lima, Ilo, Coquimbo, Valparaiso i Concepcion, que con incesante trabajo he procurado combinar, todo remitido aquí de oficio por el Exmo señor virrei del Perú, para entregarlo al citado comandante. Dicha carta es copia de la orijinal mia, que pasa en poder de S. E., i no pudiendo yo aquí examinar si corresponde fielmente al orijinal, además de ser de punto mui reducido, sin otro objeto que el que me ha animado siempre de procurar en algo ser útil al rei i a la nacion, construí otras dos en punto mayor, comprensiva una de las costas entre este puerto i el de Valparaiso, i la otra de las inmediaciones de barlovento i sotavento de Lima contenidas entre los diez i diez i seis grados de latitud, las que entregué al mismo comandante.

59. Yo tuve orden verbal del señor gobernador para franquear

a la copia los planos que he levantado en esta provincia, lo que se verificó, de orden del comandante de las corbetas, solo con el jeneral de la provincia i el puerto de la capital Castro, por no haber tiempo para mas, respecto a haber concluido las observaciones astronómicas i tomado las demás noticias que conceptuaron necesarias para el desempeño de la comision de su encargo, a la verdad grande i dilatada.

60. El dia 12 del citado febrero llegó el correo de Valdivia, conducido por tres o cuatro soldados de aquella plaza, a quienes acompañaron desde sus respectivos territorios el famoso cacique de Rahué, Catiguala, i otros varios de las cercanías de Osorno i rio Bueno, todos en número de 43 indios juncos, huiliches i llanistas, que quedaron en el fuerte Maullin; inmediatamente pasó a verlos el sarjento Teodoro Negrón, su grande amigo, que los condujo a este pueblo de orden del señor gobernador el dia 15. S. S. los recibió a todos con el mayor cariño, obsequiándolos en jeneral i en particular a los principales como a los anteriores, i lo mismo hicieron los comandantes de las corbetas, llevándolos a comer a bordo, donde les regalaron varias bujerías apropósito, despidiéndolos con el saludo de algunos tiros de cañon, de todo lo que ellos se complacieron infinito.

61. El 19 dieron la vela de este puerto las dos corbetas de guerra a continuar su comision.

62. El dia 23 entró la fragata el *Belemito*, procedente de los puertos intermedios, i el 9 de marzo salió para el del Callao, cargada de tablas de alerce i algunas otras producciones de esta provincia.

63. La noche del 30 de dicho marzo entró la fragata el *Cármen*, procedente del Callao, con 45 dias de navegacion, conduciendo el real situado i tabacos del rei, varios efectos de particulares, al injeniero ordinario don Antonio Cañabate, con destino provisional a esta provincia, al ministro de real hacienda de ella don Juan Tomás Vergara i al oficial interventor de la misma don Juan de Arias.

64. El dia 11 de abril hizo solemnemente la proclamacion de nuestro augusto soberano el señor don Carlos IV (que Dios guarde) el señor coronel de los reales ejércitos don Francisco Garoz, gobernador intendente de esta provincia. Para este acto se formó una vistosa agraciada alameda de frondosos laureles, adornada con varios arcos de lo mismo, que ocupaba el espacio como de

trescientas varas que hai desde la capilla real hasta la de la órden tercera de San Francisco; en los extremos i medio de esta alameda se construyeron tres tablados revestidos de laureles, flores i colgaduras, donde se colocó el real retrato de S. M.: el inmediato a la capilla real a espensas del señor gobernador, el del medio por el comercio i el de San Francisco por el vecindario del pueblo. A las 9 de la mañana del citado dia el alférez de dragones don Antonio Flores, a caballo, acompañado del señor gobernador, toda la oficialidad, ministro e interventor de real hacienda, diputados del pueblo, tropa de dragones e infantería, condujo el estandarte real a la habitacion de S. S., donde colocado con toda decencia i su correspondiente guardia de dragones, estuvo espuesto al pueblo hasta las 11, haciendo un saludo de 21 tiros de artillería del fuerte. A dicha hora, precedido de tres reyes de armas a caballo, montó el señor gobernador en otro vistosamente enjaezado, el citado alférez a su derecha con el estandarte i dos capitanes a los lados; apeados en la inmediacion del primer tablado subieron a él, i tomando S. S. el estandarte en la mano e impuesto silencio i atencion al pueblo por los reyes de armas, gritó el señor gobernador en alta voz: «España i las Indias por el rei nuestro señor don Carlos IV que viva muchos años», repitiéndolo por tres veces i arrojando luego cantidad de toda suerte de monedas de plata al pueblo, que con la oficialidad no cesaba en sus vítores, al mismo tiempo que resonaba la artillería de los fuertes de San Carlos, Acui i Barcatura; igual ceremonia se ejecutó en los otros dos tablados erijidos por el comercio i pueblo, i al finalizar se cantó el *Te Deum* en la capilla de la órden tercera. Al retirarse, pasando el estandarte por el tablado del comercio, sus individuos desde él arrojaron porcion de monedas de plata al pueblo, con continuas aclamaciones de viva el rei. Espúsose al pueblo el estandarte en el primer tablado, donde se mantuvo todo el dia custodiado con guardia de dragones. El señor gobernador dió convite a todos los eclesiásticos, militares i diputados del pueblo, resonando la música i la artillería en los repetidos brindis que por la salud del rei i reina, nuestros señores, hizo S. S. i demás convidados, en prosa i verso; por la noche se iluminó con faroles vistosamente colocados toda la alameda.

Al dia siguiente, a espensas de S. S., se cantó el *Te Deum* i misa de gracias en la capilla real con toda solemnidad, i tres saludos, por la feliz exaltacion al trono de nuestros augustos soberanos.

por la noche hubo iluminacion, i el comercio dió baile i abundante refresco en la habitacion del señor gobernador, franqueándola S. S. con el mayor regocijo. El siguiente dia 13, en la capilla de la tercera orden, el comercio celebró misa de gracias por el mismo fausto motivo, con repetidas salvas; por la noche hubo iluminacion como en las anteriores, i los diputados del pueblo dieron baile i refresco en la citada habitacion.

65. El dia 14, hallándome ya espedito para regresar a mi destino, concluida la comision que ha motivado mi estancia en esta provincia, dirijí al señor gobernador el oficio siguiente:

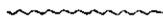
66. «Habiendo finalizado la comision a que he sido destinado en esta provincia, de levantar el mapa jeneral de su contorno marítimo, las islas contiguas, las costas de tierra firme que le son vecinas, i los planos particulares en escala grande de los puertos que contienen, capaces de guarecer navíos sueltos o escuadras, en cumplimiento de la orden verbal de V. S. le acompaño un ejemplar completo de toda la obra, que consiste en un plano o carta hidrográfica reducida que contiene la costa de tierra firme comprendida entre los esteros de Maullin i Palena, con inclusion de la isla grande de Chiloé i todas sus inmediatas; otra comprensiva de media isla grande con el camino de Cayueunghen, que conduce desde San Carlos a Castro; otra que contiene la costa intermedia entre este puerto i el rio Bueno, donde se incluye el terreno de la anti-gua ciudad de Osorno i direccion del camino o picado de monte que el año pasado de 787 hicieron los comisionados a esplorar la situacion de dicha ciudad arruinada; los planos particulares, número uno hasta catoree, que son los puertos de San Carlos, Chacao, Linao, Huiti, Castro, con los canales que conducen a él por las partes del norte i sur de la isla de Lemui, el estero de Ichuac, la bahía de Terao, Queilen, Compu, Huildad, Cailin, Yalad, Calbuco i laguna de Cucao; los diarios de los viajes hechos al efecto, que son dos cuadernos en cuarto comun, que con los oficios dirijidos al señor gobernador sobre el asunto, contienen ochenta i ocho fojas útiles; i el tratado de derrotas (tambien en cuarto comun, con cincuenta fojas útiles) para dirijirse de unos a otros de los citados puertos, ya sea entrando por el canal del Chacao o norte de la isla grande, o ya por el del sur de ella nombrado boca del Guafó, con las reflexiones, noticias i notas que me han parecido precisas para verificar la navegacion a ellos con acierto, todo para que quede en este archivo de gobierno.

«Igualmente incluyó a V. S. otro ejemplar completo de la citada obra, con los diarios i derrotas espresados, en cuarto de marquilla, que contienen ciento cuarenta i cinco fojas útiles, con mas siete planos correspondientes a otra tercera coleccion completa de los citados de la obra. Todo para que V. S. se sirva dirigirlo a manos del Exmo señor virrei del Perú.

«Nuestro Señor guarde a V. S. m. a.—San Carlos de Chiloé, 14 de abril de 1790.—**JOSÉ DE MORALEDA.** — Señor gobernador intendente don Francisco Garoz.»

67. El dia 15 contestó el señor gobernador al oficio anterior con otro cuya copia a la letra es la que sigue:

«He recibido los planos i diarios que espresa el oficio de Ud. fecha de ayer, con el que me acompaña para que por mi mano se dirijan al Exmo señor virrei; i creyendo que ninguno podrá ser mejor portador de ellos para entregarlos en manos del señor Exmo, se los devuelvo a Ud. acondicionados para que, haciéndose cargo de ellos, deje el correspondiente recibo de los mismos que contiene el parte de Ud.—Dios guarde a Ud. m. a.— San Carlos i abril 15 de 1790.—**FRANCISCO GAROZ.**—Señor don José de Moraleda.»



---

*Salida del puerto de San Carlos de Chiloé para el Callao.*

*Día de la vela domingo 18 de abril de 1790.*—Este día me embarqué de transporte en la citada fragata *Cármen*, que regresa al puerto del Callao con 16 471 tablas de alerce de cuenta del rei i 29 627 de la del dueño, i algunos otros frutos de esta provincia. A las 6 de la mañana, estando el viento bonancible por el S O, la marea acabando de vaciar i el tiempo claro, nos hicimos a la vela con las gavias; pero a las 9½, estando en calma i empezando la marea contraria, dimos fondo en 7 brazas, lama, a distancia del bajo de Pechucura como de dos cables. A las 10½ volvió a entrar el viento por el S O. fresquito, por lo que nos hicimos a la vela, no obstante ser la marea contraria; así seguimos con las principales hasta las 3¼ de la tarde, que hallándonos N.-S. con la medianía del bajo de Guapacho, se llamó el viento al oeste fresquito, por lo que seguimos al N ¼ N O.; pero con tanta prontitud nos acercó la marea a los farallones de Carelmapu, que viramos por avante en vuelta del S ¼ S O.; a las 4, estando como a una milla del citado bajo de Guapacho, que nos demoraba al S S O., viendo que el viento contrario del oeste iba refrescando mas, disponiéndose los horizontes de mal semblante i que la marea empezaba a vaciar, antes que tomase fuerza i nos impidiese tomar el puerto, arribamos en demanda de él, adonde dejamos caer el ancla a las 7½ de la noche, sobre 6½ brazas, fondo lama. El viento vario del O S O. al N O. con lluvia arreció tanto que a las 10 fué preciso dejar caer la esperanza, no obstante el abrigo de la tierra; toda la noche continuó el tiempo dicho, con fuertes ráfagas i lluvia de granizo, hasta las 7 de la mañana, que abonanzó i aclaró algo el tiempo. Todo el día 19 se mantuvo claro con algunos chubascos de viento fresco por el oeste i O S O., con poca agua; pero al anochecer se toldó todo con los horizontes muy oscuros, i a poco rato llamó el viento al S O., duro con furiosas ráfagas, lluvia de granizo, relámpagos i truenos, los mas inmediatos

i ruidosos que he notado en esta provincia. A las 9 cesaron éstos, cesó poco después la lluvia, i a las  $11\frac{1}{2}$  el viento, quedando la noche serena.

El día 20 amaneció claro con celajería suelta, poco i vario viento del S O. al sur, i así siguió casi en calma, con ventolinias de todas partes, i se levó la esperanza.

El 21 a las 5 de la mañana, estando el viento por el sur fresquito, el tiempo claro i la marea empezando a vaciar, nos levamos, i a las  $5\frac{3}{4}$  mareamos con solo el velacho a medio mastelero. A las  $6\frac{3}{4}$ , hallándonos tanto avante con la punta de Guapacho i aseguradas ya las anclas (faena pesada por la poca intelijencia i mucha morosidad con que obran estos navegantes) se izó el velacho, cazó la gavia i mareó el trinquete, siguiendo derrota al O N O.; a las  $7\frac{1}{2}$ , estando tanto avante con Huechucucui, se amuró la mayor, dejando las gavias algo arriadas por la mucha mar del S O., que a esta embarcacion, por su excesiva manga i corta eslora, atormenta demasiado; el viento estaba bastante fresco por el sur, i así siguió hasta el medio día; a esta hora demarqué el alto de Huechucucui al E  $27^{\circ}$  S., distancia de 7 a 8 leguas, i la punta de Capitanes al N  $28^{\circ}$  E., distancia de 10. Por las demarcaciones anteriores estábamos a dicha hora en latitud de  $41^{\circ} 33'$  (observé  $41^{\circ} 32'$ ) i en lonjitud de  $302^{\circ} 48\frac{1}{2}'$ .

*Día 21 a 22 de dicho jueves.*—Al medio día quedamos como se ha dicho, con tiempo claro, i en los mismos términos anohecimos, siguiendo el rumbo del N O  $\frac{1}{4}$  O., viento fresco por el sur, mar picada de él i bastante gruesa del S O.; esta fué a menos durante la noche i lo mismo el viento, pues al amanecer ya era éste casi calma, con cielo i horizontes mui despejados, por lo que se mareó la sobremesana i el juanete mayor, i así seguimos hasta el medio día.

Durante estas 24 horas hemos hecho el rumbo del N  $35^{\circ} 20'$  O., distancia de  $72\frac{1}{2}$  millas, que han producido  $59'$  de diferencia en latitud i  $42'$  de meridiano. Observé en  $40^{\circ} 31'$  i por tener solo  $3'$  de diferencia al norte de la estima no hago correccion i me considero en lonjitud de  $301^{\circ} 52\frac{1}{2}'$ .

*Día 22 a 23 de dicho viernes.*—A medio día quedamos con la vela dicha, en vuelta del N O  $\frac{1}{4}$  N., viento bonancible por el sur, marejada del S O., tiempo despejado, i a las 4 nos pusimos al N N O.; anoheció el tiempo como se ha dicho, i a las 3 de la mañana em-

pezó a refrescar el viento sur; amaneció fresquito con tiempo bello, i a las 7 se largaron las rastreras de trinquete i alas de estribor de gavia, con viento S E  $\frac{1}{4}$  E.

El rumbo navegado en la singladura ha sido N  $\frac{1}{4}$  N O., distancia 69 $\frac{3}{4}$  millas, diferencia en latitud 68 $\frac{1}{2}$ ' i de meridiano 13 $\frac{1}{2}$ '. Observé en 39° 27', i por tener 4 $\frac{1}{2}$ ' de diferencia al sur de la estima, corrijo con el meridiano i diferencia de latitud observada 64', i hallo de rumbo corregido N 12° O., distancia 65 $\frac{1}{2}$  millas, i me considero en lonjitud de 301° 35'.

*Día 23 a 24 de dicho sábado.*—Al medio dia quedamos en vuelta del N N O 5° N. con la vela dicha, viento por el sur fresquito, marejalita de él i del S O., tiempo bello. A las 5 se aferraron el juanete, rastrera i ala i el tiempo anocheció i siguió todo el resto de la singladura como se ha dicho.

Durante las 24 horas se navegó al N 6° 45' O., distancia de 159 millas, que producen 158' de diferencia de latitud i 19' de meridiano. Observé en 37° 4' i resultando 15' de diferencia al sur de la estima, considerándolos efecto de haber supuesto mayor distancia que la que realmente se ha navegado, pues echando la corredera de 3 en 3 horas apuntan las demás arbitrariamente, corrijo con el rumbo i diferencia de latitud observada de 143 millas i hallo de distancia 144' i de meridiano 17', i me considero en lonjitud de 301° 14'.

*Día 24 a 25 de dicho domingo.*—Al medio dia quedamos con trinquete i gaviás en vuelta del N  $\frac{1}{4}$  N O., viento fresco por el sur, mar picada de él, tiempo bello. Anocheció en los mismos términos hasta el amanecer, que habiendo abonanzado mucho el viento, llamándose al S E., se marcó el puño de la mayor, el juanete, ala i rastrera de estribor.

El rumbo navegado en esta singladura fué N 13° 15' E., distancia 115 millas, que producen 112' de diferencia de latitud i de meridiano 26 $\frac{1}{2}$ '. Observé en 35° 10', i por tener solo 2' de diferencia al norte de la estima, no hago correccion i me considero en lonjitud de 301° 47 $\frac{1}{2}$ '

*Día 25 a 26 de dicho lunes.*—Al medio dia quedamos como se ha dicho, siguiendo al norte, con viento mui bonancible por el sur i poca marejada de él, tiempo claro; al anochecer se metieron den-

tro rastrera i ala, estando el tiempo toldado, el que así siguió el resto de la singladura, con poco viento dicho.

Estas 24 horas se hizo el rumbo del N 22° 55' E., distancia de 50 millas, diferencia de latitud 46' i de meridiano 19½'. No se pudo observar la latitud, i así fué la llegada de estima 34° 24' i la longitud 302° 11'.

*Día 26 a 27 de dicho martes.*—Al medio día quedamos como se ha dicho en vuelta del N N E., viento bonancible i vario del sur al S E., mar llana i tiempo toldado; en los mismos términos anocheció i continuó el resto de la singladura.

El rumbo navegado durante ella fué N 38° 30' E., distancia 64 millas, diferencia de latitud 50' i de meridiano 40'. No se pudo observar la latitud i resultamos por la estima en 33° 44' i en longitud de 302° 59'. Demora la punta de Curoumilla al E 37½° N., distancia de 65 millas, i lo mas oeste de los bajos de Rapel al E 5° S., distancia de 40.

*Día 27 a 28 de dicho miércoles.*—Al medio quedamos siguiendo el rumbo del E N E. con toda vela, viento S S E. bonancible, marejada del S O. i tiempo toldado; en esta misma disposicion anocheció, con el viento al E S E.; se aferraron las velas menudas i sobremesana, receloso el piloto de la vecindad de tierra, i por la misma razon a las 12 tomamos la vuelta de fuera, virando por redondo, con viento bonancible por el E N E. A las 5 de la mañana reviramos en vuelta del norte, con viento por el este galeno; amaneció el cielo acelajado i el horizonte desde el E N E. hasta el S E. con apariencia de costa, i así continuamos hasta el medio día, sin poderlos cerciorar que aquella apariencia fuese tierra.

*Día 28 a 29 de dicho jueves.*—Al medio día quedamos con trinquete i gavias, en calma, tiempo claro i horizontes acelajados, i mar picada del S E., sur i S O.; a las 4 entró el viento por el S E. bonancible, con el que seguimos al E N E., amurando la mayor; anocheció el tiempo como se ha dicho i la apariencia de tierra en los mismos términos por lo que se cargó la mayor i aferró la sobremesana. A las 5¾ (al parecer por encima de tierra) se presentó la luna eclipsada mas de dos terceras partes de su diámetro por la parte inferior; a las 6 horas i 23 minutos lo quedó enteramente, i así se mantuvo hasta las 7 horas i 54 minutos, que empezó a

recibir la luz por su limbo inferior, quedando iluminada totalmente poco después de las 8 $\frac{1}{2}$ , con noche despejada. Amanecieron los horizontes achubascados, el viento bonancible por el S E., mar picada de él i algo gruesa del S O.; a poco mas de las 8 quedamos en calma, i a las 10 $\frac{1}{2}$ , habiendo entrado el viento por el este galeno, tomamos la vuelta del S $\frac{1}{4}$  S E.

El rumbo navegado en las 24 horas resulta el E 33° N., distancia de 19 millas, diferencia de latitud 10 $\frac{1}{2}$ ' i de meridiano 16. Observé en 33° 3', i por tener 16 $\frac{1}{2}$ ' de diferencia al norte de la estima, considerándolos efectos de aguas al N O., corrijo con ellas a este rumbo, i hallo ser el corregido en la singladura N 30° O., distancia 27 millas, diferencia de latitud observada 27', i me considero en longitud de 303° 15'. Demora la punta de Curoumilla al E 4 $\frac{1}{2}$ ° S., distancia de 40 millas, i la del puerto de Valparaíso al E 3° N., distancia de 46 $\frac{1}{2}$ .

*Día 29 a 30 de dicho viernes.*—Al medio dia quedamos con las principales en vuelta del S $\frac{1}{4}$  S E., viento este galeno, marejada del S E. i S O. i el tiempo claro, con celajería suelta; anochejó en los mismos términos, con el viento al S E. fresquito, el que habiendo llamado al S S E. a media noche, viramos por redondo en vuelta del E $\frac{1}{4}$  N E. Amaneció el tiempo claro, el viento por el sur fresquito, marejada del S E., i se marcó toda vela.

El rumbo navegado en la singladura ha sido E 27° 25' S., distancia 30 $\frac{1}{2}$  millas, diferencia de latitud 14' i de meridiano 27. Observé en 33° 14', i por tener solo 3' de diferencia al norte de la estima no hago correccion, i me considero en longitud de 303° 47', la que ofreciendo a 13 millas de la tierra, que aun no vemos, se manifiesta errónea, lo que se notará en la recalada. Se ha visto sargazo i dos pajaritos terrestres.

*Día 30 de abril al 1° de mayo, sábado.*— Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del este, viento S $\frac{1}{4}$  S E. fresquito, marejadita del sur i S O., tiempo bello; anochejó en los mismos términos, i a poco mas de las 7 se vió salir la luna por encima de tierra al parecer; el viento fué abonanzando tanto, que poco después de media noche quedó enteramente calma, por lo que se cargó la mayor i aferraron las velas menudas; amanecemos como se ha dicho, i el tiempo aclajado i horizontes ahumados; así continuó hasta el medio dia, que se avistó la tierra, confusa algo, pues

solo reconocí i demarqué la punta de Curouma alta al E 50° N., distancia de 6 a 7 leguas.

El rumbo navegado en la singladura ha sido E 6° S., distancia de 63 millas, diferencia de latitud 6½' i de meridiano 62½. Observé en 33° 20', i por no tener diferencia no hago correccion, i resulto en longitud de 305° 2'. Por el rumbo de demarcacion i la latitud observada quedo en longitud de 303° 45', distancia de dicha punta seis leguas, hallando 21½ de error en esta recalada la fragata al oeste de mi punto, lo que a proporcion es conforme a las diferencias hacia la misma parte halladas en mis anteriores viajes de Valdivia a Concepcion i de ésta a Valparaiso, i efecto, en mi juicio, del constante movimiento de las aguas hacia el N O. en el tiempo que son dominantes los vientos del sur al este, al contrario de cuando lo son los del norte al oeste, como he experimentado varias veces navegando con estos últimos a Concepcion i Valdivia desde Valparaiso, como tengo anotado en mis diarios de los citados viajes.

*Día 1° a 2 de mayo, domingo.* — Al medio dia quedamos con trinquete i gavias, en calma, tiempo acelajado i marejadita del sur i S O.; a las 2½ entró el viento por el O S O. bonancible, por lo que mareamos toda vela en vuelta del N E 5° N., llevando la punta de Curouma alta por la proa; a poco rato se avistó la de Curoumilla al N 32° E. i al ponerse el sol demoraba al N 27° E., distancia como de 3 leguas; anocheció el tiempo claro i el viento por el sur fresquito, por lo que se aferraron rastrera i ala, i seguimos al N N E. llevando a Curoumilla algo descubierta por estribor; a las 7½ estábamos al norte de dicha punta, distancia como de una legua escasa, por lo que nos pusimos al N E. llevando la del Puerto o de los Anjeles casi por la proa; el viento siguió fresquito i vario del sur al S E. hasta las 11 de la noche que, hallándonos tanto avante con la dicha, i a distancia conjetural de la laja como de una milla, quedamos en calma, por lo que se cargaron las mayores. Todo el resto de la noche estuvimos en calma, con tal cual ventolina mui floja del primero i segundo cuadrantes; en la misma disposicion amanecemos, con tiempo claro, i se echó la lanchita al agua para separarnos algo mas de la laja, que nos demoraba al S 18° E., distancia de poco mas de media milla; a las 8½ llamó el viento al N O., bonancible, por lo que se mareó el trinquete, dejó el remolque i nos dirigimos al surjidero, donde a las 10¾ dejamos caer el

ancla del norte en 29 brazas, lama, distantes de la playa como de cable i medio.

En este puerto hemos hallado fondeados dos paquebotes i un pequeño bergantín del comercio de Lima; a las 3 de la tarde vino a bordo la visita; en un bote bajé a tierra i luego me presenté al teniente coronel del real cuerpo de artillería don Luis de Alaba, gobernador del puerto, i di parte por escrito de mi arribo a él al señor don Ambrosio de O'Higgins, mariscal de campo de los reales ejércitos i capitán jeneral del reino.

#### SALIDA DE VALPARAISO PARA EL CALLAO

*Día de la vela lunes 17 de mayo al año 1790.*—El objeto de hacer escala en Valparaiso la fragata fué para descargarle, de órden de su dueño, las tablas que conduce de su cuenta i cargarle trigo; pero el maestre, concibiendo mas útil a los intereses de aquel seguir al Callao en los términos en que estaba, lo representó así al apoderado residente en Santiago i en esta contestacion demoramos hasta el día 14, que resulta la salida segun el dictámen del maestre; el tiempo no permitió verificarla porque hasta el día 17 estuvo revuelto, con poco i vario viento del este por el norte al oeste.

*Día 17 a 18 de dicho martes.*—Este día, a las 10 de la mañana, estando el tiempo claro i el viento por el sur fresquito, nos hicimos a la vela con solo los focos, siguiendo así hasta las 11, que aseguradas ya las anclas, marcamos el velacho; a las 11½ metimos la lanchita dentro i se mareó la gavia, trinquete i puño de la mayor, gobernando al N O ¼ N. A las 5 demarqué la Silla del Gobernador al N N E., el volcan de Aconcagua enfilado con lo mas sur del cerro del Papudo al este i la Campana de Quillota al S E ¼ E., todo de la aguja, distancia de la costa de través de 7 a 8 leguas. Toda la noche siguió el viento fresco por el sur, con mar algo gruesa de él i del S O., i desde las 7 hicimos derrota al N N O. Amanecimos con el tiempo claro como se ha dicho i los altos de Chuapa a la vista, cuya medianía demoraba al E ¼ S E., distancia como de 10 a 12 leguas, con el resto de la costa confusa, i así siguió hasta el medio día.

En la espresada hora de las demarcaciones del anochecer me hallaba en latitud de 32° 20' i lonjitud de 303° 54'.

El rumbo navegado desde dicha hora hasta el medio día ha sido N 11° O.; pero ignorándose la distancia navegada, respecto a no haberse echado la corredera, me sirvo del rumbo i diferencia de latitud, que es de 78', en atencion a haber observado 31° 2', i hallo ser la distancia navegada  $79\frac{1}{2}$  millas, i la diferencia de meridiano 15, i resulto en longitud de  $303^{\circ} 36\frac{1}{2}'$ , por la cual disto de la costa 13 leguas, algo mas de lo que aparece a la vista.

*Día 18 a 19 de dicho miércoles.* — Al medio día quedamos con las principales en vuelta del N N O., viento sur galeno, marejada de él i del S O., tiempo claro i la costa a la vista, pero confusa; a las 2 se largaron la sobremesana, juanete mayor i rastrera de babor; al anoecer estaba el tiempo como se ha dicho, i lo mismo la costa; así continuamos toda la noche, i al amanecer estaba la tierra clara i demarqué el que me pareció cerro de Cobre al E 25° N., la punta de la Tortuga o de Pájaros-niños, que es la del sur del abra de Coquimbo, al E 19° N., i la que tambien me pareció punta de Tongoi o Lengua de Vaca al E 39° S., todo de la aguja, distancia de la tierra mas inmediata como de 12 leguas; al medio día no se vió tierra alguna, por lo ofuscado del horizonte.

El rumbo navegado en las 24 horas ha sido N 5° O., distancia 77 millas, diferencia de latitud 77', i de meridiano  $6\frac{1}{2}'$ . Observé en 29° 42', i por tener solo 3' de diferencia al norte de la estima, no hago correccion, i me considero en longitud de  $303^{\circ} 41'$ , la que me ofrece a  $23\frac{1}{2}$  leguas de la costa, cuando a lo sumo estamos de 14 a 15 de ella, respecto a la vista esta mañana, de cuya diferencia será talvez causa las guiñadas repetidas al norte i marejada del S O., (no obstante de haber supuesto por una i otra causa 6 grados de abatimiento hacia el norte al rumbo) o acaso no estar bien determinadas las longitudes, aunque astronómicas, de Valparaiso i Coquimbo, i por consecuencia estar las costas entre uno i otro de dichos puntos mas al oeste de lo que ellas la determinan, lo que parece algo remoto, atendida la clase de sujetos que han hecho aquellas observaciones.

*Día 19 a 20 de dicho jueves.* — El rumbo navegado durante esta singladura ha sido N 14° 45' O., distancia  $51\frac{3}{4}$  millas, diferencia de latitud 50' i de meridiano 13. Observé en 28° 44', i por tener 8' de diferencia al norte de la estima corrijo, con el meridiano i hallo

de rumbo corregido N 12° 35' O., distancia 59½ millas, diferencia de latitud observada 58' i me considero en longitud de 303° 26'.

Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del N N O., tiempo acelajado, poco i vario viento de segundo i tercero cuadrantes, marejada del sur i S O., i así siguió toda la singladura.

*Día 20 a 21 de dicho viernes.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del N N O., viento S E. bonancible, marejada de él i tiempo acelajado; a las 5 llamó el viento al S S E. fresquito, así continuó el resto de la singladura.

El rumbo navegado en ella ha sido N 11° O., distancia 103 millas, diferencia de latitud 101' i de meridiano 19. Observé en 27° 2', i por tener solo uno de diferencia al norte de la estima no hago correccion, i me considero en longitud de 303° 5½'.

*Día 21 a 22 de dicho sábado.*—Al medio día quedamos con toda vela siguiendo al N N O., viento del sur al S S E. fresquito, marejada de él, tiempo claro con celajería suelta; en los mismos términos anocheció i continuó el resto de la singladura.

El rumbo navegado en ella fué el N ¼ N O., distancia 118 millas, diferencia de latitud 115½' i de meridiano 23. Observé en 25° 10', i por tener solo 3½' de diferencia al sur de la estima no hago correccion i me considero en longitud de 302° 40'.

*Día 22 a 23 de dicho domingo.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del N N O., viento sur fresquito, mar picada de él i del S O., tiempo acelajado; por estar achubascado al anochecer se aferraron rastrera i ala, i a las 9½ llamó el viento de golpe al O S O. fresquito, por lo que se amuró la mayor, i desde la media noche hasta la una hubo relámpagos i truenos remotos, con algunas gotas de lluvia gruesa. Amaneció el tiempo claro, con celajería suelta, el viento bonancible por el sur, i así continuó.

El rumbo navegado en la singladura ha sido N 14° O., distancia 92 millas, diferencia de latitud 89' i de meridiano 23. Observé en 23° 48', i por tener 7' de diferencia al sur de la estima, considerándolos efecto de error de la distancia, corrijo con el rumbo i diferencia de latitud observada 82' i hallo de distancia 85 millas, i de apartamiento de meridiano 21', i me considero en longitud de 302° 23'.

*Día 23 a 24 de dicho lunes.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del N N O., viento mui bonancible por el S S E., poca marejada de él i del S O., tiempo claro; en los mismos términos anoheció i así siguió el resto de la singladura, con viento algo mas fresquito por dicha parte.

El rumbo navegado en las 24 horas ha sido N 14° 45' O., distancia 97 millas, diferencia de latitud 94' i de meridiano 24½. Observé en 22° 29', i por tener 15' de diferencia al sur de la estima i considerar los efectos de la causa dicha ayer, corrijo con el rumbo i diferencia de latitud observada 79' i hallo de distancia corregida 82 millas, i de apartamiento de meridiano 21, i me considero en lonjitud de 302°.

*Día 24 a 25 de dicho martes.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del N N O., viento S S E. fresquito, poca marejada de él, tiempo claro con celajería suelta; así anoheció i siguió el resto de la singladura.

El rumbo navegado en ella ha sido N 14° O., distancia 106 millas, diferencia de latitud 103' i de meridiano 25½. Observé en 20° 48', i por tener solo 2' de diferencia al sur de la estima no hago correccion, i me considero en lonjitud de 301° 32½'.

*Día 25 a 26 de dicho miércoles.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del N N O., viento S S E. galeno, marejadilla de él i del S O., tiempo claro con celajería suelta; así continuó toda la singladura.

El rumbo navegado en ella fué N 14° 15' O., distancia 110 millas, diferencia de latitud 107' i de meridiano 27. Observé en 18° 59' i por tener solo 2' de diferencia al norte de la estima no hago correccion i me considero en lonjitud de 301° 3½'.

*Día 26 a 27 de dicho jueves.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del N N O., viento S ¼ S E. fresquito, poca marejadilla de él i del S O., tiempo toldado; así siguió con alguna garuita en la noche, i el viento vario del S S E. al E.-S., ya fresquito, ya bonancible.

El rumbo navegado en la singladura ha sido N 12° 30' O., distancia 92 millas, diferencia de latitud 89½' i de meridiano 20. Observé en 17° 29', i por no tener diferencia no hago correccion, i me considero en lonjitud de 300° 42½'.

*Día 27 a 28 de dicho viernes.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del NNO., viento mui bonancible por el SE¼E., poca marejada del SO. i tiempo toldado; así anoheció i continuó el resto de la singladura, con viento mui bonancible i vario del SE¼E. hasta el NE¼E. Al medio día pareció verse los altos de Atico al NNE. de la aguja, a larga distancia.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido N 12° 45' O., distancia 35 millas, diferencia de latitud 34' i de meridiano 8'. Observé en 16° 52', i por tener solo 3' de diferencia al norte de la estima, no hago correccion i me considero en longitud de 300° 34½' demorándome el morro de la Nasca al N 16° E., distancia de 39 leguas.

*Día 28 a 29 de dicho sábado.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del NNO., con viento mui bonancible por el este, marejada del SO. i tiempo toldado; así continuó hasta media noche, que refrescó el viento por el ESE. algo; amaneció como se ha dicho, i así siguió el tiempo el resto de la singladura. Al medio día se avistaron los altos de Atico i demarqué lo mas elevado de ellos al NE¼E., a larga distancia, estando cubierto el resto de la costa vecina a la mar.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido N ¼NO., distancia 53 millas, diferencia de latitud 52' i de meridiano 10'. Observé en 16° 8' i por tener 8' de diferencia al sur de la estima, considerándolos error de la distancia manifestada en la tablilla, corrijo con el rumbo i diferencia de latitud observada 44°, i hallo de distancia corregida 44¾ millas i de apartamiento de meridiano 8¾', i me considero en longitud de 300° 25½'.

*Día 29 a 30 de dicho domingo.*—Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del NO ½N., viento ESE. galeno, marejadita del SO., tiempo toldado, i la tierra a la vista; así continuamos toda la singladura i al medio día demarqué el morro de Caballos o de la Nasca al este, corregido distancia de 7 a 8 leguas.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido N 36° 35' O., distancia 92 millas, diferencia de latitud 74' i de meridiano 55'. Observé en 15° i por tener 10' de diferencia al sur de la estima, considerándolos error de la distancia, corrijo con el rumbo i diferencia de latitud observada i hallo de distancia corregida 80 millas, i de

apartamento de meridiano 48' i me considero en lonjitud de 299° 36'.

Por la demarcacion hecha al medio dia al morro de la Nasca, resultó en lonjitud de 300° 46', habiendo hallado 22½ leguas de diferencia en esta recalada la fragata al este de mi punto, de lo que concibo causa mas probable la continua mar, ya mas, ya menos gruesa del S O., que hemos tenido desde la salida del puerto i acaso estar Valparaiso 10 o 12 leguas mas al oriente de lo que lo sitúan, que es lo mas probable.

*Dia 30 a 31 de dicho lunes.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del N O ¼ O., viento S E. bonancible, tiempo algo toldado i la tierra inmediata a la vista. Anocheció el tiempo claro i demarqué el morro Quemado (parecía una isla) al N 24° E., distancia como de 12 leguas, i el de la Nasca enfilado con la cumbre de la Bracangana al E 14° S., distancia como de 8 leguas, i distábamós de la costa de través como de 3 a 3½; toda la noche continuó el tiempo dicho i a las 7 de la mañana demarqué el morro Quemado al N E ¼ E., el de Viejas al N 33° E., el de Carretas al N 15° E. i la punta de Olleros al E 6° S., distancia de la costa de través como de 4 leguas. A las 8½ se avistó la isla de Sangallan demorando al N ¼ N O. i al medio dia demoraba al N 5° E., distancia como de 6 a 7 leguas, el morro de la Lechuza a N 13° E., el de Carretas al E ¼ N E., distancia como de 3 leguas, el de Viejas al E 7° S. i el Quemado al E 14° S.

El rumbo navegado en esta singladura ha sido N 36½° O., distancia 62 millas, diferencia de latitud 50' i de meridiano 33. Observé en 14° 13' i por tener solo 3' de diferencia al sur de la estima no hago correccion, i resulto en lonjitud de 300° 7', igual a la que resulta por las demarcaciones, en cortísima diferencia.

*Dia 31 de mayo al 1° de junio, martes.*—Al medio dia quedamos con toda vela en vuelta del N O ¼ N., viento E S E. bonancible, mar llana, tiempo claro i la tierra inmediata; al ponerse el sol demarqué el morro Quemado al E 32½° S., el de Viejas al E 29° S., el de Carretas al E 17° S., el de la Lechuza al E 29° N., i la medianía de la isla de Sangallan al N 44° E., todo de la aguja, distancia de la isla como de 3½ a 4 leguas. Anocheció el tiempo como se ha dicho, pero amaneció toldado i así continuó hasta el medio dia, que no dejó ver la tierra, de quien solo distábamós 5 o 6 leguas,

El rumbo navegado en esta singladura ha sido N 15° O., distancia 75 millas, diferencia de latitud 73' i de meridiano 19½'. Observé en 13° 11', i por tener 11' de diferencia al sur de la estima, considerándolos error de la distancia supuesta, corrijo con el rumbo i diferencia de latitud observada 62' i hallo de distancia corregida 64½ millas, i de apartamiento de meridiano 16½, i me considero en lonjitud de 299° 50'. Demora la isla de San Lorenzo al N 19° O., distancia de 23½ leguas.

*Día 1 a 2 de dicho miércoles.* — Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del N N O., viento este mui bonancible, tiempo toldado; a la una se vió la punta de Arboi demorando al ENE. de la aguja, distancia de 4 o 5 leguas; al anochecer estábamos a la espresada distancia de la costa, pero no se pudo discernir ningun objeto conocido de ella; el tiempo siguió como se ha dicho i en los mismos términos amaneció, i la costa a la vista a la distancia dicha, i la que pareció punta de Chilca demoraba al N E. Al medio día demarqué lo mas oeste del morro Solar al N 7° E., distancia como de 6 leguas, i los farallones de Pachacamac al N 27° E., distancia como de 5.

El rumbo navegado en la singladura ha sido N 17° 10' O., distancia 44 millas, diferencia de latitud 42' i de meridiano 13. Observé en 12° 32', i por tener solo un minuto de diferencia al sur de la estima no hago correccion, i me considero en lonjitud de 299° 37', que difiere de la de demarcacion en solo un minuto al oeste.

*Día 2 a 3 de dicho jueves de Corpus.* — Al medio día quedamos con toda vela en vuelta del N O ¼ N., viento sur mui bonancible, tiempo claro, horizontes abrumados. A la 1 se avistó i demarcó la isla de San Lorenzo al N 30° O., distancia como de 8 a 9 leguas; al ponerse el sol demoraba lo mas N O. de ésta al N 25° O., distancia como de 5 leguas, i la medianía del morro Solar al N 37° E. (todo de la aguja), distancia como de 4. Anocheció el tiempo claro i el viento mui bonancible por el S S E.; así siguió toda la noche i nosotros llevando descubierta por babor la parte mas N O. de dicha isla. Amaneció acelajado i los horizontes del este i S E. con niebla i lo mas N O. de la isla dicha demoraba al sur, distancia como de una milla, estando nosotros en calma. A las 9 se avistaron los navíos que demoraban al este, i a las 10, habiendo en-

trado el viento por el SSE. galenito, mareamos toda vela en vuelta del este. A las 10½ llegó a nuestro bordo el falucho de rentas del Callao, i su patron dió noticia de estar mandando estos reinos, desde marzo del presente año, el Exmo señor don Francisco Gil i Lemus, teniente jeneral de la real armada, virrei, gobernador i capitan jeneral, etc., de ellos. Yo me desembarqué en el citado falucho, i el navío fondeó en el surjidero a las 7 de la noche.

Dios, que nos ha dejado llegar con felicidad al puerto del destino, nos dé su gloria. Amen.

JOSÉ MANUEL DE MORALEDA.

—  
N O T A

El dia 4 del citado junio desembarqué mi equipaje i el 5 entregué al Exmo señor virrei los planos, diarios i derrotas que espresa el oficio de 14 de abril con que las acompañé al gobernador de Chiloé, para que los dirijiese al S E., los que dicho caballero me volvió a entregar acondicionados para que yo los condujese a manos del señor Exmo, como se espresa en su lugar.

El capitan de navío don Alejandro Malaspina, comandante de las corbetas de que ya se ha hablado, pidió al señor virrei la citada obra para copiarla. S. E., conforme la órden de S. M., se la franqueó; i habiendo llegado al Callao, procedente de Cádiz, la fragata de guerra *Liebre*, al mando del capitan de navío don Tomás Geraldino, el 8 de julio, se sirvió S. E. mandar que dichos comandantes i el capitan de fragata don José Bustamante, que manda la corbeta *Atrevida*, examinasen en junta la citada obra i le informasen por escrito el concepto a que la juzgasen acreedora, lo que así se ejecutó. Yo ignoro las circunstancias del informe, i solo copio el oficio que de resultas se sirvió dirijirme el Exmo señor virrei, i es como sigue, a la letra:

«Reconocidos los planos que Ud. levantó de la costa e isla de Chiloé, se han hallado con toda la exactitud precisa en semejantes obras i conforme a las observaciones hechas por las corbetas de

S. M. destinadas a este i otros objetos de igual importancia; por lo que, i para remitirlos a S. M., con el fin de que se tengan presentes en los casos necesarios, i de recomendar el desempeño i utilidad de las tareas i comision de Ud., espero que me remita copia así de los referidos como de los diarios que con este destino le paso, para que quedando un ejemplar en mi secretaría tenga el otro el jiro indicado.

«Dios guarde a Ud. m. a.—Lima i agosto 27 de 1790.—F. FRANCISCO GIL.—Señor don José de Moraleda.»

---

Es copia del orijinal a que me remito.

MORALEDA.

---

Es copia del orijinal escrito de propia letra de José de Moraleda i Montero.

Madrid, febrero 15 de 1885.

F. VIDAL GORMAZ,  
C. de N.

